



Управление библиотечных фондов (Парламентская библиотека)

БИБЛИОДОСЬЕ

Подготовлено по запросу
Комитета Государственной Думы
по безопасности
и противодействию коррупции
к парламентским слушаниям
на тему

«Проблемы обеспечения безопасности граждан при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом»

по информационно-библиографическим ресурсам
Управления библиотечных фондов
(Парламентской библиотеки)

Москва,
октябрь 2015 г.

Предлагаемое библиодосье к парламентским слушаниям на тему **«Проблемы обеспечения безопасности граждан при осуществлении пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом»** подготовлено по запросу Комитета Государственной Думы по безопасности и противодействию коррупции на основе информационно-библиографических ресурсов Управления библиотечных фондов (Парламентской библиотеки).

Библиодосье состоит из четырех частей.

Первая часть содержит публикации в журналах, сборниках и газетах, посвященные вопросам совершенствования правового регулирования развития автотранспортного комплекса России и повышения безопасности автомобильных перевозок, проблемам обеспечения безопасности в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом, вопросам реализации комплекса мер по развитию системы тахографии, правовым аспектам противодействия нарушениям в сфере пассажирских и грузовых перевозок автомобильным транспортом.

Во вторую часть включена официальная статистическая и справочная информация о возрастной структуре парка автомобилей, об объектах, повышающих безопасность дорожного движения на автомобильных дорогах, о дорожно-транспортных происшествиях и числе пострадавших из-за нарушения правил дорожного движения водителями транспортных средств, о численности преступлений против безопасности движения и эксплуатации автотранспортных средств, а также оперативная информация о контрольно-надзорной деятельности Управления государственного автомобильного и дорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

В третьей части представлены материалы социологического опроса о проблемах обеспечения безопасности при осуществлении пассажирских перевозок автомобильным транспортом.

В четвертой части представлен библиографический список актуальных книг, авторефератов диссертаций, научных статей и публикаций из ресурсов Парламентской библиотеки, которые всегда можно дополнительно заказать в читальном зале, через абонемент или по телефону 8(495)692-68-75. Библиографические записи в списке расположены в алфавитном порядке авторов или заглавий.

СОДЕРЖАНИЕ*

Часть I

Публикации в журналах, сборниках и газетах

<i>Асаул Н.А.</i> Совершенствование развития автотранспортного комплекса России и повышения безопасности автомобильных перевозок	4
<i>Сухарев С.А.</i> Автотранспортные перевозки: безопасность и соответствие требованиям законодательства	11
<i>Дитрих Е.И.</i> Ространснадзор может получить право закрывать транспортные предприятия	16
<i>Котов А.В.</i> «Практически никакой охраны труда в сфере перевозок нет» (о проблемах в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом)	18
<i>Васильев В.</i> На страже безопасности автоперевозок (о реализации комплекса мер по развитию системы тахографии)	20
<i>Змановская А.</i> За отсутствие тахографов стали штрафовать в 20 раз чаще	24
<i>Столяров Д.А.</i> Регулярные перевозки пассажиров без договора: последствия	26
<i>Гаганов А.А.</i> Правовые аспекты противодействия нелегальным перевозкам пассажиров и багажа легковыми транспортными средствами. Некоторые вопросы правового регулирования перевозок легковым такси	29
<i>Шадрин Т.</i> Пассажирские автоперевозки могут стать полностью государственными	35

Часть II

Статистическая и справочная информация	36
--	----

Часть III

Материалы социологического опроса	40
-----------------------------------	----

Часть IV

Библиографический список книг, авторефератов диссертаций, публикаций в журналах, сборниках и газетах

Книги, авторефераты диссертаций	42
Публикации в журналах, сборниках и газетах	43

Составители:

Научное редактирование - канд. филол. наук *Т.А. Москаленко* (начальник отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ)).

Поиск, анализ, отбор, систематизация материалов в ресурсах УБФ (ПБ), полнотекстовых баз данных, формирование библиографических списков, оформление библиодосье – *О.Д. Алексеева* (главный консультант отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ); подготовка статистической и справочной информации – *Е.Л. Малахова* (ведущий консультант отдела ведения баз данных и государственной библиографии по официальным документам УБФ (ПБ); подготовка материалов социологического опроса – канд. пед. наук *Т.С. Черкасова* (консультант отдела ведения баз данных и государственной библиографии по официальным документам УБФ (ПБ)).

Сканирование публикаций, подготовка электронной версии библиодосье, размещение на сайте УБФ (ПБ) в сети Интранет Государственной Думы по адресу: <http://parlib-search.duma.gov.ru/> - *С.А. Домченков* (консультант отдела электронных изданий УБФ (ПБ); *А.В. Ильин* (старший специалист 2 разряда отдела библиотечно-информационного обслуживания УБФ (ПБ)).

Контакты: тел. 8-495-692-68-75, факс. 8-495-692-97-36, e-mail: parlib@duma.gov.ru

* В соответствии с законодательством Российской Федерации в части, касающейся соблюдения авторских прав, публикации, представленные в библиодосье, не предназначены для тиражирования, размещения в Интернет, распространения или продажи.

В материалах, использованных для подготовки библиодосье, сохранены оригинальные тексты источников опубликования.

Часть I

Публикации в журналах, сборниках и газетах

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАЗВИТИЯ АВТОТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ И ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК*

Н.А. Асаул, заместитель Министра транспорта Российской Федерации

Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Николай Анатольевич Асаул, курирующий работу автотранспортного комплекса нашей страны, отвечает на вопросы редакции журнала «Автомобильный транспорт». <...>

– Обновление парка подвижного состава – одно из важнейших направлений повышения уровня обслуживания населения. Какие наиболее эффективные меры за последнее время были приняты по инициативе федеральных властей в этой сфере?

– С целью поддержки регионов и транспортных предприятий, а также стимулирования закупки и эксплуатации экологически чистых транспортных средств в 2012 году была реализована федеральная программа софинансирования мероприятий субъектов Российской Федерации по закупке пассажирского транспорта.

В рамках программы Минтранс России были предоставлены субсидии 35 субъектам Российской Федерации на общую сумму 3214,6 млн рублей на закупку 600 автобусов, работающих на газомоторном топливе, 287 троллейбусов и 172 трамваев.

В рамках подпрограммы «Автомобильная промышленность» государственной программы Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», реализуемой Минпромторгом России, в 2014 году было предусмотрено предоставление субсидий субъектам Российской Федерации на закупку автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на газомоторном топливе, в размере 3770,7 млн руб.

В 2015 году на реализацию аналогичной программы Минпромторга России по стимулированию спроса на автобусы и технику для жилищно-коммунального хозяйства, работающие на газомоторном топливе, планируется выделение ассигнований федерального бюджета в объеме не менее 3 млрд рублей.

– Проводимые под Вашим руководством расширенные заседания Координационного совета представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта, в которых могут принять участие автотранспортники из российских регионов, являются некой площадкой, где озвучиваются проблемы перевозчиков, обсуждаются предложения по их решению, идет прямой диалог властей с представителями бизнеса. Будут ли продолжаться такие встречи и в дальнейшем?

– 29 декабря 2009 года при Министерстве транспорта Российской Федерации был учрежден Координационный совет представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта как совещательный орган по выработке и практической реализации государственной политики в отрасли.

Состав Совета сформирован из представителей Министерства, Ространснадзора, федеральных органов исполнительной власти, органов власти субъектов Российской Федерации, автотранспортных научно-исследовательских учреждений, транспортных предприятий, общественных организаций.

Координационный совет представителей автомобильного и городского наземного электрического транспорта при Министерстве транспорта Российской Федерации является совещательным органом при Министерстве транспорта Российской Федерации в сфере формирования и практической реализации отраслевой политики в области автомобильного и городского наземного электрического транспорта. Состав данного Совета ежегодно обновляется.

* Асаул Н.А. Интервью заместителя министра транспорта Николая Асаула журналу «Автомобильный транспорт»: [совершенствование развития автотранспортного комплекса России и повышения безопасности автомобильных перевозок] / Н.А. Асаул; беседовала В. Кузьмина // Автомобильный транспорт. – 2015. - № 4. – С. 2-9. - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.

На заседаниях Совета, которые проходят ежеквартально, обсуждаются наиболее острые комплексные вопросы, связанные с деятельностью автомобильного и городского наземного электрического транспорта и требующие решения как со стороны федеральных органов исполнительной власти, в том числе Минтранса России, так со стороны региональных органов государственной власти при участии практиков – представителей бизнес-сообщества, общественных и профсоюзных организаций.

Надеюсь, что и в дальнейшем Координационный совет будет являться эффективной площадкой такого взаимодействия.

– На одном из таких заседаний летом 2014 года был поднят вопрос осуществления нелегальных перевозок пассажиров под видом заказных. Известно, что из-за таких нелегалов добросовестные перевозчики несут экономические потери. Немалую роль в наведении порядка в этой сфере играет подведомственная Минтрансу Служба по надзору в сфере транспорта. Есть ли какие-либо еще рычаги воздействия на нелегальных перевозчиков, которые можно и нужно задействовать для облегчения жизни законопослушным автопредприятиям?

– Действительно, пока еще подтверждаются факты выполнения недобросовестными перевозчиками незаконных перевозок пассажиров автомобильным транспортом, как правило, под видом заказных.

Однако следует отметить, что для выполнения заказных перевозок в соответствии с действующим законодательством установлен уведомительный порядок начала осуществления предпринимательской деятельности юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, оказывающими предоставление данных услуг.

При этом, в соответствии с Уставом, перевозчик обязан иметь на каждом транспортном средстве копию указанного уведомления с отметкой органа государственного надзора, осуществляющего прием такого уведомления.

Кроме того, необходимо отметить, что транспортное средство, предоставляемое для перевозки пассажиров и багажа по заказу, в соответствии с Правилами перевозок оформляется табличками с надписью «Заказной».

По требованию должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление контроля за наличием у водителей таких документов, водитель обязан предоставить договор фрахтования или его копию, а также заказ-наряд на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа, если договор фрахтования заключен в форме указанного заказа-наряда.

Статьей 11.14.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях «Нарушение правил перевозок пассажиров и багажа по заказу» установлены административные штрафы в размере пяти тысяч рублей на водителя, пятидесяти тысяч рублей – на должностных лиц, а также двухсот тысяч рублей – на юридических лиц за:

– непредъявление договора фрахтования или его копии либо заказа-наряда на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа по заказу (только на водителя);

– перевозку пассажиров и багажа по заказу без заключения в письменной форме договора фрахтования транспортного средства;

– взимание платы с пассажиров при перевозке по заказу неопределенного круга лиц;

– посадку пассажиров в транспортное средство, предоставленное для перевозки пассажиров и багажа по заказу, без предъявления пассажирами документов, удостоверяющих их право на проезд в этом транспортном средстве, или при отсутствии списка пассажиров.

Кроме того, действия недобросовестных перевозчиков также квалифицируются по части 2 статьи 14.1 КоАП, которой предусмотрена ответственность за осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии), если такое разрешение (такая лицензия) обязательно (обязательна).

И здесь очевидна роль Ространснадзора как выполняющего контролирующую функцию органа. От уровня эффективности контроля зависит качественное и безопасное функционирование транспорта.

В Минтрансе России сформирована рабочая группа под руководством заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта А.Ч. Ахохова с участием специалистов Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, общественных транспортных организаций для анализа правоприменительной практики законодательных норм, направленных на регулирование перевозок по заказу, с целью дальнейшего совершенствования контроля за

осуществлением деятельности по перевозке пассажиров, а также совершенствования транспортного законодательства.

С октября 2014 года на постоянной основе ежемесячно проводятся заседания рабочей группы, в которую входят специалисты Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы (в т.ч. заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы М.С. Ликсутов), специалисты Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Цель заседаний – подведение итогов выполнения графиков(а они составляются на каждый месяц) совместных контрольных мероприятий по пресечению незаконных автобусных перевозок под видом заказных. Следует отметить высокую эффективность таких мероприятий.

– В последнее время со стороны ряда ответственных лиц звучат критические замечания, в которых говорится о снижении производительности труда на внутренних грузовых автомобильных перевозках, неэффективном использовании автотранспорта. Является ли это следствием того, что грузовой автомобильный транспорт перестал быть объектом государственной транспортной политики в части разрешительного, объемного, инновационного и финансового регулирования деятельности? Имеются ли в этой сфере какие-либо законодательные инициативы, которые могут изменить ситуацию в лучшую сторону?

– В настоящее время внутренние перевозки грузовым автомобильным транспортом регулируются рыночными взаимоотношениями между участниками. Рыночная экономика опирается на принципы свободы предпринимательства и выбора.

Таким образом, в случаях неэффективности или снижения производительности труда при использовании грузового автотранспорта субъект предпринимательской деятельности просто не получит финансовой выгоды – ему придется ликвидировать предприятие, что приведет к сокращению числа предприятий, осуществляющих перевозки, и, как следствие, к повышению производительности труда.

Исходя из этого, говорить о снижении производительности труда на внутренних грузовых автомобильных перевозках и неэффективном использовании автотранспорта не совсем корректно, тем более с учетом кардинального увеличения грузоперевозок. Данные определения и понятия больше подходят к плановой экономике советского периода.

Сейчас контроль со стороны государства в данной сфере носит уведомительный характер в соответствии с подпунктом 7 пункта 2 статьи 8 Федерального закона от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля».

Установление государством дополнительных барьеров предпринимательству в сфере грузовых перевозок автомобильным транспортом не совсем соответствует положениям выступления Президента Российской Федерации В.В. Путина 18 декабря 2014 г.

– В законодательство внесены изменения, совершенствующие контроль за международными автомобильными перевозками. Президент России подписал федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с совершенствованием государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок». Что стало причиной принятия данного документа?

– При разработке законопроекта мы исходили из необходимости обеспечить своевременное пресечение правонарушений в сфере международных автомобильных перевозок и соблюдение интересов законопослушных перевозчиков. Недобросовестный иностранный перевозчик, выполняющий транспортную операцию без необходимых разрешений, зачастую использующий поддельные товаросопроводительные документы, должен нести заслуженное наказание. Принятый закон призван устранить существующие до настоящего времени пробелы в законодательстве, которые используют такие перевозчики. Цель нового закона – обеспечить защиту российского рынка международных автотранспортных услуг. Необходимо отметить, что требования, аналогичные установленным законом, давно применяются во многих государствах-наших партнерах и направлены на поддержку национального перевозчика.

– Николай Анатольевич, нынешняя внешнеполитическая обстановка, несомненно, скажется на сфере международных автоперевозок. На некоторых направлениях могут измениться объемы перевозок, еще более повысится конкуренция между российскими и иностранными перевозчиками. Каков Ваш прогноз, изменятся ли грузопотоки в международном

сообщении и что нужно сделать для защиты отечественных перевозчиков, для сохранения их доли на рынке в этой непростой ситуации?

– Несомненно, ситуация на рынке международных автоперевозок изменилась. Значительно сократились объемы перевозок из государств Евросоюза. Вместе с тем отечественные транспортные компании и Минтранс России активно работают над развитием перевозок на других направлениях: центрально-азиатском, турецком, балканском. Нарастают грузопотоки и в сообщении с Китаем. Кроме того, изменения в законодательстве России, о которых говорилось ранее, будут способствовать защите национального рынка транспортных услуг от недобросовестных иностранных конкурентов. Предварительные итоги работы отечественных автомобильных перевозчиков в 2014 году свидетельствуют, что они в сравнении с иностранными перевозчиками смогли лучше адаптироваться к произошедшим изменениям на рынке и повысили свою долю с 40 до 43 процентов.

– Какие законодательные акты будут подготовлены в этом году и каковы перспективы уже разработанных законопроектов, в частности, в сфере пассажирских перевозок?

1. Начну с законопроекта № 129244-6 «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по межрегиональным, межмуниципальным и муниципальным маршрутам и о внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», который в настоящее время готовится к рассмотрению во втором чтении в Государственной Думе.

Минтранс России письмом от 22 января 2015 г. № МС4/361 согласовал указанный законопроект.

2. Кроме того, проводится работа по подготовке проекта федерального закона № 350646-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования норм, регулирующих движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов», который 20 декабря 2013 г. был принят в первом чтении Государственной Думой Федерального Собрания.

3. На рассмотрение Правительства Российской Федерации направлен проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части усиления административной ответственности лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, за нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при оказании услуг по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом», направленного на усиление административной ответственности лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, за нарушение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при оказании услуг по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом.

4. Также в настоящее время в целях выработки единых подходов и согласованной политики в области эксплуатации и развития внеуличного транспорта Минтранс России готовится к процедурам согласования с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти проект федерального закона «О метрополитенах и других видах внеуличного транспорта и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

5. Минтранс России подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» с целью введения административной ответственности за нарушение Правил организованной перевозки группы детей автобусами.

Данный законопроект размещен на официальном сайте regulation.gov.ru и проходит процедуры согласования.

6. Проект федерального закона Российской Федерации «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в целях введения административной ответственности за нарушение требований Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом при получении заключения Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации будет внесен в Правительство Российской Федерации.

7. В соответствии с поручением Президента Российской Федерации в части установления обязательных требований к собственникам объектов сервиса и торговли при строительстве

заездов и съездов, исключая образование автомобильных заторов, при присоединении этих объектов к улично-дорожной сети Минтранс России подготовлен проект федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления требований к присоединению объектов дорожного сервиса, стационарных торговых объектов к автомобильным дорогам».

Предлагается действующие требования в отношении объектов дорожного сервиса распространить на стационарные торговые объекты (общей площадью не менее десяти тысяч квадратных метров) при их присоединении к автомобильным дорогам федерального значения.

Указанная выше норма позволит дополнительно урегулировать вопрос об участии органов местного самоуправления в процедуре принятия решений по размещению и присоединению стационарных торговых объектов к автомобильным дорогам, а также гарантии принимаемых обязательств владельцами стационарных торговых объектов.

8. Ведется работа по подготовке следующих проектов федеральных законов:

– «О внесении изменений в статью 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»;

– «О ратификации Соглашения между правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок».

9. В настоящее время Минтранс России готовит изменения в Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Предполагается, что действия будут распространяться, кроме юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, также и на физических лиц, имеющих в своем распоряжении на праве собственности или на ином законном основании автобусы или грузовые автомобили.

Законопроектом предусматривается обязанность физических лиц:

– соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7;

– соблюдать режим труда и отдыха водителей, утвержденный приказом Минтранса России от 20 августа 2004 г. № 15;

– обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, угрожающих безопасности дорожного движения;

– оснащать транспортные средства тахографами.

Указанный проект федерального закона подготовлен в соответствии с пунктом 3 раздела V протокола заседания Правительственной комиссии по безопасности дорожного движения от 1 августа 2014 г. под председательством Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И. Шувалова.

В настоящее время законопроект находится в стадии разработки и осуществления процедуры внутриведомственных согласований.

10. Минтранс России в инициативном порядке осуществляет разработку проекта федерального закона «Об организации дорожного движения».

В задачи законопроекта входят:

– создание единой законодательной основы для правового регулирования всех базовых вопросов, связанных с организацией дорожного движения, в том числе вытекающих из международных обязательств Российской Федерации;

– формулирование самостоятельного предмета правового регулирования, общих правовых условий организации дорожного движения;

– создание единого понятийного аппарата в данной сфере правового регулирования, увязанного с терминологией, принятой в международных нормах;

– установление полномочий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в сфере организации дорожного движения.

В настоящее время осуществляется доработка законопроекта по замечаниям указанных федеральных органов исполнительной власти с учетом мнения независимых экспертов.

11. Также в целях реализации положений Федерального закона от 24 ноября 2014 г. № 362-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и Кодекс Российской Федерации об административных

правонарушениях в связи с совершенствованием государственного контроля за осуществлением международных автомобильных перевозок» ведется работа по подготовке следующих проектов нормативных правовых актов:

– проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Положение о государственном контроле (надзоре) за осуществлением международных автомобильных перевозок»;

– проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 89 «Об утверждении Правил выдачи российских разрешений иностранным перевозчикам, а также иностранных и многосторонних разрешений российским перевозчикам»;

– проекта распоряжения Правительства Российской Федерации «О заключении путем обмена нотами Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Литовской Республики о внесении изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Литовской Республики о международном автомобильном сообщении от 18 ноября 1993 года и в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Литовской Республики о принципах сотрудничества и условиях взаимоотношений в области транспорта от 12 февраля 1992 года».

12. Подготовлены проекты приказов:

– проект приказа Минтранса России «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче разрешений компетентного органа на перевозку опасных грузов, на отнесение опасных веществ и изделий к номерам ООН, на применение отгрузочного наименования и классификационного кода опасных веществ и изделий, а также на применение тары при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, содержащих условия перевозки опасных грузов»;

– проект приказа Минтранса России «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»;

– проект приказа Минтранса России «Об утверждении примерных программ дополнительного обучения по организации перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении для специалистов юридических лиц и индивидуальных предпринимателей и дополнительного обучения водителей, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении»;

– проект приказа Минтранса России «Об утверждении порядка проведения квалификационного экзамена на право получения свидетельства профессиональной компетентности международного автомобильного перевозчика»;

– проходит установленную процедуру согласования проект приказа Минтранса России «Об утверждении примерных программ дополнительного обучения в области профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков»;

– проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в Административный регламент Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по контролю (надзору) за соблюдением законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации о порядке осуществления международных автомобильных перевозок, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 11 июля 2012 г. № 229»;

– проект приказа Минтранса России «Об утверждении Порядка и критериев определения вида выполняемой международной автомобильной перевозки груза»;

– проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 июля 2008 г. № 110 «О реализации постановления Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 89»;

– проект приказа Минтранса России «Об утверждении Условий осуществления двусторонних и транзитных международных автомобильных перевозок без разрешений».

13. В соответствии с частью 5 статьи 5 Федерального закона от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений», а также в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации (протокол заседания Правительства Российской Федерации от 8 мая 2014 г. № 17) об использовании специальных технических средств фото- и видеofиксации, работающих в автоматическом режиме, для фиксации административных правонарушений в сфере перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным

дорогам общего пользования федерального значения Минтранс России подготовлен проект приказа «Об утверждении метрологических требований к оборудованию, предназначенному для измерения весогабаритных параметров транспортных средств и о внесении изменений в Порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств, утвержденный приказом Минтранса России от 27 апреля 2011 г. № 125».

Подготовленный проект приказа предусматривает утверждение метрологических требований к оборудованию, предназначенному для измерения весогабаритных параметров транспортных средств, в том числе внесение изменений и дополнений в Порядок осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств, связанного с введением автоматизированных систем весогабаритного контроля.

В настоящее время с учетом предлагаемых изменений и дополнений проект приказа готовится для направления на согласование в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти.

14. Минтранс России проводится анализ правоприменительной практики и прорабатываются предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты в области:

- возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, определения размера такого вреда;
- выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок крупногабаритных и (или) тяжеловесных грузов;
- выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки (кроме международных) тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- установления постоянного маршрута транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- осуществления весового и габаритного контроля транспортных средств, в том числе порядок организации пунктов весового и габаритного контроля транспортных средств.

Разрабатываются нормативные правовые акты в целях реализации Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных автомобильных перевозчиков государств – участников СНГ от 24 ноября 2006 г.

Минтранс России планируется подготовка проекта нормативно-правового акта, связанного с введением требований по безопасному размещению и креплению грузов на автотранспортных средствах.

В 2014 году Минтранс России утверждены и прошли государственную регистрацию в Минюсте России Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечень мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации, утвержденных Приказом Минтранса России от 15 января 2014 г. № 7, а также нормативные правовые акты, устанавливающие порядок уполномочивания испытательных станций к выполнению работ по контролю соответствия нормам, установленным СПС, для изотермических транспортных средств, транспортных средств – ледников, транспортных средств – рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств, порядок назначения экспертов для проверки эффективности термического оборудования каждого находящегося в эксплуатации транспортного средства – ледника, транспортного средства – рефрижератора или отапливаемого транспортного средства, порядок выдачи свидетельства о соответствии нормам СПС данных транспортных средств.

АВТОТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: БЕЗОПАСНОСТЬ И СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА*

С.А. Сухарев, генеральный директор Агентства автомобильного транспорта (Росавтотранс)

Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» Министерства транспорта Российской Федерации (далее – Росавтотранс, Агентство) создано в соответствии с распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 2 августа 2011 года № ИЛ-86-р.

Агентство находится в ведомственном подчинении Министерства транспорта Российской Федерации и выполняет организационно-технические функции представителя Минтранса России в соответствии с наделенными полномочиями. Особое место в деятельности Росавтотранса занимает работа в части реализации полномочий, связанных с выполнением международных соглашений в сфере автомобильного транспорта.

Агентство создает систему тахографического контроля и участвует в реализации Минтрансом России следующих международных соглашений в области автомобильного транспорта:

- о международном автомобильном сообщении;
- о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР);
- о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ);
- о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов (СПС).

За короткий срок, менее 3 лет, организацией пройден нелегкий путь становления и развития. Для эффективной реализации возложенных Минтрансом России полномочий в Агентстве автомобильного транспорта создан коллектив профессионалов общей численностью около 100 человек: центральный аппарат из 10 отделов, а также сеть из 13 филиалов во всех федеральных округах Российской Федерации, включая Крымский федеральный округ (филиал открыт 9 апреля 2014 года) (рис. 1).

1



На местах ведется работа по приему документов на согласование автобусных маршрутов, взаимодействию с сервисными центрами по установке, проверке и обслуживанию тахографов, а также с местными органами власти, территориальными управлениями Госавтонадзора, региональными отделениями общественных объединений и организаций автомобильного транспорта.

* Сухарев С.А. Автотранспортные перевозки: безопасность и соответствие требованиям законодательства / С.А. Сухарев // Национальная безопасность России, 2014: федер. справ. - М., 2014. - Т. 1. - С. 441-446

Непосредственная связь с перевозчиками и предприятиями транспортной отрасли в регионах позволяет намного эффективнее и качественнее решать все возникающие вопросы, организовывать контроль выполнения тех или иных решений.

В марте-апреле 2014 года на базе каждого филиала Агентства были проведены круглые столы и семинары по теме «Соблюдение требований системы тахографического контроля Российской Федерации». Только в Сибирском федеральном округе в различных субъектах состоялось четыре круглых стола с участием руководителей и представителей Минтранса Новосибирской области, региональных управлений ГАДН, ГИБДД, администраций муниципальных районов, руководителей транспортных предприятий и предприятий дорожного комплекса Новосибирской области, представителей обучающих организаций. Аналогичная работа велась в каждом из 13 филиалов.

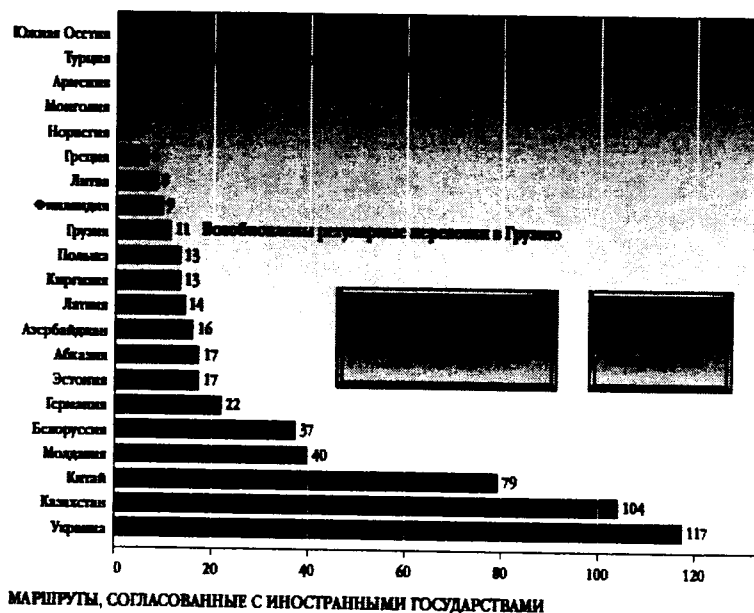
Руководством Агентства автомобильного транспорта еженедельно в режиме видеоконференции проводятся совещания с директорами филиалов. В настоящее время планируется дальнейшее развитие филиальной сети Агентства.

Ведется работа по актуализации и администрированию реестра маршрутов регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении на основании действующих нормативно-правовых актов.

Решение о согласовании регулярных международных автобусных маршрутов принимается на заседаниях Комиссии по рассмотрению материалов о функционировании регулярных перевозок пассажиров автобусами в международном сообщении, сформированной приказом Минтранса России от 5 мая 2012 года №135, под руководством директора Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта Российской Федерации А.С. Бакирея. В состав комиссии входят представители Минтранса России, Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, Агентства автомобильного транспорта. Также в работе комиссии принимают участие представители общественных организаций и ассоциаций. За 2013 год и истекший период 2014 года состоялось 17 заседаний, подготовлено для рассмотрения 547 комплектов документов.

На сегодняшний день в реестре международных автобусных маршрутов числится 537 маршрутов между Российской Федерацией и 21 иностранным государством (рис. 2). Реестр опубликован и регулярно обновляется на официальных сайтах Минтранса России и Агентства.

2



Представители Агентства участвуют в заседаниях рабочих групп, двухсторонних смешанных комиссий по автомобильному транспорту, на которых происходит обмен информацией о согласовании международных маршрутов, обсуждаются актуальные вопросы перевозок пассажиров автобусами.

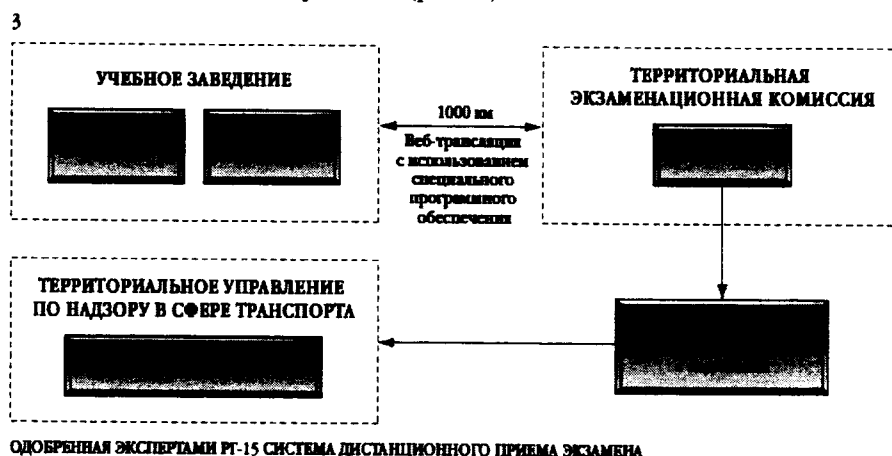
В 2014 году возобновлены регулярные перевозки пассажиров в Грузию и транзит по ее территории. На сегодняшний день это 11 маршрутов. Также вновь открыто 2 регулярных международных автобусных маршрута между Россией и Турцией.

Наибольшее количество маршрутов согласовано с Украиной – 117, Казахстаном – 104 и Китаем – 79. Проводится работа по дальнейшему расширению географии и увеличению количества международных маршрутов.

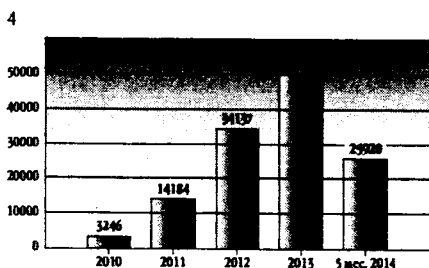
На момент вхождения в состав Российской Федерации 2 новых субъектов – Республики Крым и города федерального значения Севастополя – в реестре регулярных международных автобусных маршрутов числилось 25 маршрутов, связывающих населенные пункты п-ова Крым с городами материковой части Российской Федерации. Агентством ведется работа по переоформлению таких маршрутов как межрегиональных. Также подано около 30 заявок на открытие новых межрегиональных маршрутов между полуостровом и материковой частью, из них внесено в реестр 11 маршрутов. Ведется работа по согласованию с субъектами Федерации 19 паспортов маршрутов. Всего по состоянию на 4 июня 2014 года в реестр внесено 20 маршрутов.

Агентство автомобильного транспорта обеспечивает работу комиссии, координирующей работу территориальных экзаменационных комиссий по проверке и оценке необходимых знаний водителей и консультантов по перевозке опасных грузов автомобильным транспортом. На сегодняшний день в Российской Федерации работают 83 территориальные экзаменационные комиссии по приему экзаменов у водителей, перевозящих опасные грузы, и выдаче им свидетельств нового образца, предусмотренного главой 8.2 Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ). За 2013 год успешно сдали экзамены 23 559 водителей, перевозящих опасные грузы, а за текущий период 2014 года – уже 23 571.

В январе 2014 года на заседании координационной комиссии по ДОПОГ было выдвинуто предложение о проработке возможности введения дистанционной сдачи экзамена для кандидатов в водители, перевозящие опасные грузы. Были внесены соответствующие предложения в повестку заседания рабочей группы по перевозкам опасных грузов Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН (РГ-15). В мае 2014 года прошло заседание РГ-15, на котором российская делегация выступила с докладом-презентацией о возможности введения дистанционной сдачи экзамена по проверке и оценке необходимых знаний водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и кандидатов в консультанты по вопросам безопасности данного вида перевозок (рис. 3).



Предложение было единогласно поддержано экспертами рабочей группы. В рамках 96-й сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН было подтверждено, что введение электронной и дистанционной формы сдачи экзамена не противоречит существующим положениям ДОПОГ.



ДААННЫЕ О ВЫПУСКЕ КАРТ ДЛЯ ЦИФРОВЫХ ТАХОГРАФОВ С 2010 ПО ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2014 ГОДА

Росавтотранс осуществляет организационно-техническое сопровождение работы Межведомственной аттестационной комиссии (МАК) для проведения профессиональной аттестации экспертов-техников, осуществляющих независимую техническую экспертизу транспортных средств в рамках ОСАГО. По итогам заседаний экспертами МАК за 2013 год и текущий период 2014 года было рассмотрено 1737 заявлений, аттестовано 1343 эксперта-техника.

С 2010 года по настоящее время в реестр карт для цифровых тахографов, соответствующих требованиям Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), внесено более 100 тыс. записей. Рисунок 4 наглядно отражает рост выпуска карт: с 3 тыс. в 2010 году до 50 тыс. в 2013 году. За первые 5 месяцев 2014 года уже выпущено более 25 тыс. карт, и этот рост продолжается.

С момента вступления в силу Порядка допуска сервисных центров (мастерских) к деятельности по установке, проверке, техническому обслуживанию и ремонту контрольных устройств, устанавливаемых на транспортных средствах, 7 апреля 2014 года (приказ Минтранса России от 28 октября 2013 года № 332) оформлено и подготовлено к выдаче 200 свидетельств о допуске сервисных центров к соответствующей деятельности.







Агентство автомобильного транспорта также содействует Минтрансу России в выполнении им функций компетентного органа при реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС).

В рамках системы тахографического контроля РФ в соответствии с приказом Минтранса России от 13 февраля 2013 года №36 Агентство осуществляет учет необходимых сведений в перечнях тахографов, цифровых карт, блоков СКЗИ и др.

В настоящее время оснащение транспортных средств ведется по установленному графику в соответствии с порядком, утвержденным приказом Минтранса России от 21 августа 2013 года № 273 (табл. 1).

Таблица 1

СРОКИ ОСНАЩЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ТАХОГРАФАМИ

Категории ТС	01.04.2014	01.07.2014	01.09.2014	01.04.2015	01.01.2018
M2	→				→
M3	→				
N2, N3 опасные грузы					ЕСТР, 720, установленные до 01.04.2014, необходимо наличие карт водителя
N2					
N3	→				

Примечание: до 1 января 2018 года срок оснащения тахографами транспортных средств категорий N2, N3, M2 и M3, оснащенных до 1 апреля 2014 года техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, соответствующими требованиям ЕСТР, а также транспортных средств категорий N2, N3, M2 и M3, оснащенных до 11 марта 2014 года техническими средствами контроля за соблюдением водителями режимов движения, труда и отдыха, отвечающими требованиям технического регламента о безопасности колесных транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 года №720.

Также в соответствии с порядком не оснащаются тахографами в зависимости от категорий и видов перевозок следующие транспортные средства:

– автобусы, осуществляющие регулярные городские и пригородные перевозки пассажиров;

– транспортные средства, предназначенные для выполнения специальных функций (автокраны, пожарные автомобили, автомобили, оснащенные подъемниками с рабочими платформами, автоэвакуаторы, автомобили для уборки улиц, автолавки, автомобили скорой помощи и т.д.), а также транспортные средства, зарегистрированные военными автомобильными инспекциями или автомобильными службами федеральных органов исполнительной власти; зарегистрированные органами, осуществляющими государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники; транспортные средства органов,

осуществляющих оперативно-разыскную деятельность; включенные в перечень видов и категорий колесных транспортных средств, с года выпуска которых прошло 30 и более лет;

– находящиеся в эксплуатации автобусы с числом мест более 20 и грузовые автотранспортные средства с полной массой свыше 15 т, оснащенные при изготовлении тахографами в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 3 августа 1996 года № 922 «О повышении безопасности междугородних и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом».

Развитие системы тахографического контроля в РФ включает в себя как внесение изменений в нормативно-правовые акты, так и создание аппаратно-программного комплекса для учета информации. В части создания аппаратно-программного комплекса планируется ввести в эксплуатацию следующие контуры: в 2014 году – «Учет», в 2015 году – «Контроль», в 2016 году станут доступны сервисы call-центр и интернет-портал.

Также Агентством осуществляется содействие в получении приглашений для оформления деловых виз иностранными гражданами – водителям, осуществляющим международные автомобильные перевозки.

Агентство автомобильного транспорта уже традиционно принимает участие в ежегодной Транспортной неделе, одном из наиболее значимых событий для транспортного сообщества. В 2013 году Агентство приняло активное участие в деловой программе Транспортной недели: в работе пленарного заседания, общественного форума «Организация и безопасность дорожного движения в Российской Федерации» ROAD TRAFFIC RUSSIA, выступило организатором круглого стола на тему «Установка тахографов с блоками СКЗИ организациями – изготовителями транспортных средств».

Только путем реализации требований, содержащихся в международных соглашениях и принятых в большинстве европейских стран, можно добиться создания новых, соответствующих мировому уровню стандартов безопасности, стандартов качества услуг в области автомобильных перевозок пассажиров и грузов в Российской Федерации.

Деятельность Агентства автомобильного транспорта, направленная на решение вышеперечисленных задач, способствует максимально эффективному функционированию автотранспортной отрасли и совершенствованию внутренних и международных автомобильных перевозок.

РОСТРАНСНАДЗОР МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ПРАВО ЗАКРЫВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ*

*Е.И. Дитрих, руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта***

За полгода в России произошло более 5 тысяч ДТП с участием пассажирских автобусов. В них погибло более 400 человек. Что, автобус стал небезопасным видом транспорта? Новый руководитель Ространснадзора Евгений Дитрих рассказал "РГ" о причинах, которые привели к гибели пассажиров на дорогах, и какие инициативы есть у службы, чтобы оградить людей от такой беды. Только этим летом на федеральных дорогах произошло четыре крупные аварии с пассажирскими автобусами. В чем все-таки причина?

- Анализ работы автотранспортных предприятий указывает на явную экономическую зависимость от числа рейсов и количества пассажиров. Системные требования, которые должны приводить к повышению уровня безопасности перевозки, нарушаются как работодателями, так и водителями.

В первую очередь это касается режима труда и отдыха: водитель идет на переработку, набирает часы, чтобы иметь более-менее приличный доход. А предприятие закрывает на это глаза, чтобы сэкономить на дополнительной штатной единице. Не все оснащают транспортные средства тахографами. Даже после предписаний Ространснадзора. При этом максимальное наказание, которое мы можем применить к предприятию-нарушителю, - приостановка деятельности по решению суда. И практика показывает, что эта мера применяется крайне редко. Достаточно привести пример с предприятием в Омской области, чей автобус попал в ДТП в июне. За два года сотрудники Ространснадзора 5 раз обращались в суд с ходатайством о приостановлении работы предприятия, и каждый раз наказание ограничивалось штрафом по нижней границе ответственности.

- И что, больше ничего сделать с недобросовестными перевозчиками не можете?

- Мы активно работаем с руководством региональных и муниципальных органов власти. Ведь маршруты, имеющие наибольшую социальную значимость, как правило, - регулярные городские и пригородные. А их чаще всего осуществляют предприятия, находящиеся в собственности региона или муниципалитета. Такие перевозчики считают себя "монополистами", выиграв конкурс, не всегда соблюдают требования.

В этих случаях мы будем настаивать на увольнении руководителей предприятий, допускающих неоднократные нарушения обеспечения безопасности перевозок пассажиров. И что может помешать руководителю муниципалитета или региона избавиться от нерадивого начальника подведомственного ему же предприятия? Что касается частного бизнеса, здесь мы будем добиваться расторжения договора на обслуживание маршрутной сети, что означает остановку деятельности предприятия.

- Но проверить вы можете не чаще, чем раз в три года?

- У нас есть полномочия по проведению постоянных рейдовых проверок по самым сложным направлениям. Вы спросите, что это? В результате кропотливой аналитической работы, с учетом жалоб пассажиров и информации из СМИ, выбираются для проверки "узкие места": автовокзалы, автостанции, крупные пересадочные узлы, конкретные перевозчики или маршруты. При выявлении там серьезных нарушений инициируются полномасштабные внеплановые проверки.

- Все это занимает много времени и сил, а аварии все равно продолжаются.

- Основная наша задача - повышение качества предоставляемых транспортных услуг в России. Безопасность - важнейшая составляющая качества. И первое предложение уже есть.

Ространснадзору необходимо дать полномочия на прямой запрет работы предприятия на всех видах пассажирских перевозок автотранспортом независимо от формы собственности и характера работы. Я говорю обо всех видах не случайно: государству, как и пассажиру, должно быть все равно, как называется перевозка: регулярная, заказная, для собственных нужд.

* Дитрих Е.И. Остановка по требованию. Ространснадзор может получить право закрывать транспортные предприятия / Е.И. Дитрих // Российская газета. - 2015. - 24 июля.

** В настоящее время - первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

Поэтому требования по обеспечению безопасности для жизни и здоровья пассажиров должны быть одинаковыми для всех и беспрекословно выполняться. Сейчас, как мы уже говорили, это обеспечивается подчас только через суд, занимает много времени, а предприятие продолжает оказывать услуги с нарушениями.

Еще считаем необходимым: в случае выявления нарушений в системообразующих предприятиях, остановка которых грозит региону сбоем налаженных коммуникаций, Ространснадзор должен иметь возможность применять такую меру, как дисквалификация руководства и инженерно-технического персонала, несущего ответственность за безопасность. То есть по сути отстранять руководство предприятия от работы с запретом на несколько лет занимать руководящие посты, что лишает их возможности перейти в другую транспортную компанию.

У нас сейчас есть право дисквалификации, но только через суд. Не должно быть опасений, что мы будем "перегибать палку" и появится дополнительная административная нагрузка на бизнес. Возросшая ответственность за превышение должностных полномочий наших инспекторов и возможность опротестовать их решения в суде станут серьезным сдерживающим фактором. И только в случае угрозы жизни и здоровью людей будем идти на крайние меры.

Мы понимаем, что сегодня не должен усиливаться административный пресс на бизнес. Но требования закона обязательны, чтобы не возникла угроза жизни и здоровью пассажиров. Недавно президентом подписан закон "Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в РФ". Сейчас уже ведется разработка нормативно-правовых актов, требования которых будут работать на снижение числа нарушений и повышение ответственности организаторов перевозок.

«ПРАКТИЧЕСКИ НИКАКОЙ ОХРАНЫ ТРУДА В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК НЕТ»*

А.В. Котов, председатель центрального совета Межрегионального профсоюза водителей-профессионалов

На минувшей неделе сразу в нескольких российских городах произошли страшные аварии с участием пассажирских автобусов. В результате столкновения двух междугородних автобусов под Хабаровском погибли 15 человек, 60 получили ранения. В аварии с участием маршрутного такси в Омске пострадали 20 человек. А в июле три крупные аварии с пассажирским транспортом унесли жизни в общей сложности более чем 30 человек. Председатель центрального совета Межрегионального профсоюза водителей-профессионалов Александр КОТОВ рассказал "НИ" о главных проблемах пассажирских перевозок, а также о том, какие меры могут помочь избежать трагедий на дорогах.

- Александр Владимирович, на ваш взгляд, эти жуткие аварии - некая тенденция или просто трагические совпадения?

- Трагические совпадения, которые складываются в цепочку, - это уже система. А бороться с системой можно только системно. Дело в том, что в Советском союзе была система подготовки кадров, в том числе и водителей автобусов. Крупные автокомбинаты, автобусные парки сами для себя готовили кадры. При этом водителю, который работал в крупном парке, поначалу все равно присваивалась категория "водитель 3-го класса". Потом он, конечно, мог дорасти до водителя 2-го или 1-го класса. Каждый водитель был на учете. Сейчас подготовки водителей практически нет. Нынешние водители по сравнению с теми, кого обучали в советское время, - это все равно, что сравнивать современного инженера с товарищем, который окончил четыре класса церковно-приходской школы. При этом на каждом предприятии существовали подразделения профсоюзов, заключались коллективные договоры. Человека не могли уволить без санкции профсоюза. В настоящее время как только на каком-то транспортном и не только предприятии зарождается профсоюз, администрация делает все возможное для того, чтобы удалить его в зародыше. А даже если он и работает, то для увольнения человека нужно профсоюз всего лишь уведомить. Реальной силы они, как правило, не имеют.

- Каковы основные слабые места пассажирских перевозок?

- В 2005 году в грузоперевозках было отменено лицензирование в связи с тем, что оно изжило себя и было не эффективным. В пассажирских перевозках это лицензирование осталось, хотя оно такое же неэффективное. Нужно понимать, что получение лицензии - разрешения на перевозку пассажиров - при наличии некоторого количества денег будет легкой и приятной процедурой.

В цивилизованных странах существует так называемый общественный контроль. Без рекомендации профсоюза ни один предприниматель не возьмет на работу человека. А если и возьмет, то будет обязан нести всю ответственность за него самостоятельно, ибо когда человек оформлен по рекомендации профсоюза, то все риски берет на себя эта организация. У нас же водитель, накосячив на одном предприятии, совершенно спокойно может пойти и устроиться на другое. И проверить, что он натворил на предыдущем месте, возможности не представляется, поскольку у нас кадровой политики не существует. При этом предприниматель, который занимается пассажирскими перевозками, должен работать, как все. Если будет плохо работать по сравнению с остальными - прогорит. Если будет работать лучше, создавать оптимальные условия труда, обеспечивать нормированный рабочий день - он тоже прогорит. Поэтому сейчас практически никакой охраны труда нет. Если водитель отказывается работать сверхурочно, как его заставляет работодатель, его просто увольняют. Предпринимателю невыгодно держать работника, который отстаивает свои права. Ему нужен средний, исполнительный и не слишком прихотливый сотрудник.

- А для того, чтобы принимали хоть какие-то меры, обязательно должны происходить страшные трагедии?

- Даже в этих случаях никаких мер не принимается. А меры должны приниматься кардинальные, потому что проблемы очень серьезные, систематические, накопленные годами.

* Котов А.В. "Практически никакой охраны труда в сфере перевозок нет" / А.В. Котов; записала Е. Ромашова // Новые известия. - 2015. - 10 авг.

Поэтому нужно вкладывать огромные суммы денег, чтобы решать эту системную проблему. У нас официантов, поваров и парикмахеров готовят за бюджетные деньги три года. Они получают специальность и диплом. А водителей - столь востребованную и опасную профессию (опасную не только для самого водителя, но и для людей, которые оказываются рядом) - готовят, как блондинку в автошколе, которой выдают удостоверение на управление легковым авто. Получается, неподготовленного человека сажают за руль и эксплуатируют, как раба. Причем ротация водительского состава осуществляется только в основном из иностранных водителей. Среди наших сограждан эта профессия считается совершенно не престижной. Поэтому необходимо возрождать институт профессионального водителя. К водителю, работающему по найму и осуществляющему коммерческие перевозки, требования должны быть иные, чем к человеку, который возит свою семью на микроавтобусе. И подготовка должна быть другой.

Кроме того, необходимо возрождать общественные организации на предприятиях, предоставлять им утерянные права. Например, в Польше водители, даже иностранцы, польского профсоюза боятся даже больше, чем местную полицию. Потому что от контроля профсоюза откупиться невозможно.

- Как проверяют транспортные компании?

- Их в основном проверяют по бумагам. Бумаги можно написать любые. А проверить на линии, как, например, отдыхает водитель, и делает ли он это, не так просто. Конечно, автобус может остановить сотрудник ГИБДД. Но к нему выйдет даже не сам водитель, а его сменщик. И, если есть какие-то нарушения, даст тысячу рублей и поедет дальше.

- Водители-междугородники должны обладать какими-то особыми навыками управления транспортным средством?

- Должны. Но кто их этому учит? Им приходится учиться на своих ошибках. Причем у них очень жесткий график движения. Это связано с тем, что на линии работает конкурент. Если конкурент будет осуществлять перевозку на полчаса быстрее, то соответствующим образом пассажиры будут покупать билеты. Если на этом автобусе водитель не будет заставлять пассажиров пристегиваться ремнями безопасности, они будут покупать билеты именно у этого перевозчика. Именно поэтому так много жертв бывает. Но самое страшное, когда водитель устает. Однако эту проблему можно устранить, только дав ему возможность отдохнуть.

- Депутаты предлагают ввести в ПДД понятие "агрессивное вождение" и назначить за него штраф. Это может как-то благотворно сказаться на безопасности движения?

- В цивилизованных странах существует такое понятие, как агрессивное вождение, и за это очень строго наказывают. А у нас народ даже на МКАДе умудряется выезжать на сторону встречного движения. Но как определить, агрессивно человек едет, или так только кажется? Скажем, водители-междугородники все агрессивно ездят. Они все гонщики, поскольку им надо как можно быстрее пройти дистанцию и вернуться обратно. Поэтому надо менять систему, а не наказывать за то, что кто-то агрессивно ведет автомобиль. Наказать можно раз, два, на третий водителя уволят, возьмут другого, и он также агрессивно будет управлять тем же автобусом. Потому что слишком жесткие условия, конкуренция. Ты должен пройти свой маршрут за определенное время. И никого не волнует, где и почему ты задержался. Нагоняй в пути. На Западе скорость грузовых автомобилей и автобусов технически ограничена. На нашем сленге это называется "привязанный" автомобиль. Стоит устройство, которое просто не позволяет автобусу разогнаться свыше, скажем, 120 километров в час. Однако у нас водители эти приборы снимают или отключают. И грузовой автомобиль с 30 тоннами груза и общей массой в 50 тонн может двигаться со скоростью более 150 километров в час. Тоже самое и с автобусами. А чтобы проверить, установлен ли этот прибор, нужно заморочиться. А это никому не нужно.

НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВОПЕРЕВОЗОК*

О реализации комплекса мер по развитию системы тахографии

В. Васильев

В феврале нынешнего года международный мультимедийный пресс-центр МИА «Россия сегодня» организовал для журналистов пресс-конференцию на тему «Безопасность и эффективность грузопассажирских перевозок в России: проблемы и перспективы».

В ходе мероприятия подвели предварительные итоги 2014 года по реализации комплекса мер, отражающих развитие системы тахографии, дали оценку текущего состояния безопасности грузовых и пассажирских перевозок, а также эффективности мер по контролю за соблюдением режима труда и отдыха водителей.

В пресс-конференции приняли участие представители управления надзорной деятельности Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России; ФБУ «Росавтотранс»; экспертного центра «Движение без опасности»; Комитета Государственной Думы России по транспорту; автомобильной индустрии; сервисных мастерских по установке тахографов, а также производители оборудования для контроля режимов труда и отдыха водителей.

Анализируя итоги

На пресс-конференции подчеркивалось, что сфера грузопассажирских перевозок на сегодняшний день становится безопаснее и организованнее, постепенно выходя на новый уровень, в том числе благодаря внедрению системы тахографии.

Участники мероприятия напомнили, что 21.08.2013 г. Минтрансом России был подписан приказ № 273, который утвердил новый порядок оснащения транспортных средств тахографами. Согласно приказу, к категориям транспортных средств, подлежащих обязательному оснащению контрольным устройством, стали относиться следующие категории автотранспорта: N2, N3 для перевозки опасных грузов; автобусы категорий M2, M3 для перевозки пассажиров.

11 марта 2014 г. вступил в силу приказ Минтранса России № 470 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта РФ от 13 февраля 2013 г. № 36». Документ усовершенствовал утвержденные ранее требования к тахографам, категориям и видам транспортных средств, оснащаемых контрольными устройствами, правилам использования, обслуживания и контроля работы тахографов.

С 5 июля 2014 г. вступил в силу еще один приказ Минтранса России № 484 «О внесении изменений в положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 августа 2004 г. № 15». Документ внес поправки в положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей. Согласно приказу, работодатель может отправить в рейс продолжительностью более 12 часов двух и более водителей. В рабочий график теперь включены медосмотр и путь до медицинского пункта. Во время положенного отдыха при отсутствии стояночных мест водитель вправе проследовать до ближайшего места стоянки. Специальный перерыв можно делать не после первых 3 часов непрерывного управления автомобилем, а после первых 4 часов. Продолжительность такого перерыва составляет не менее 15 минут. В середине смены водителям положено отдыхать не менее 30 минут и не более 2 часов.

Поправки коснулись и Кодекса административных правонарушений. С 1 апреля 2014 г. вступили в силу поправки к ст. 11.23 КоАП РФ, согласно которым была введена административная ответственность за отсутствие тахографа на борту транспортного средства и за нарушения режимов труда и отдыха. Согласно нововведениям, для водителей штраф составил от 1 до 3 тыс. руб., для владельцев предприятий, которые осуществляют перевозки, – от 5 до 10 тыс. руб. 15 ноября 2014 г. в ст. 11.23 КоАП РФ появилось дополнение: была введена ответственность для юридических лиц за выпуск на линию транспортного средства без тахографа или с неработающим устройством в виде штрафа от 5 до 10 тыс. руб. Всего за 2014 год было составлено более 170 тысяч протоколов за нарушение ст. 11.23 КоАП РФ.

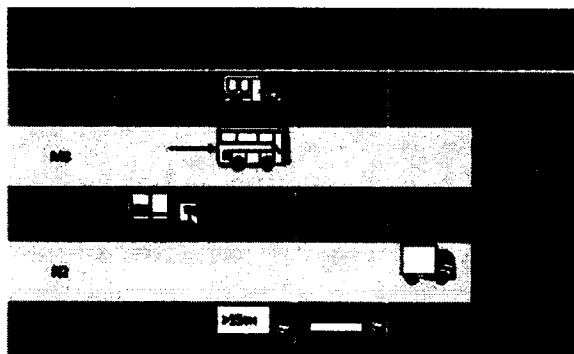
Изменения коснутся участников дорожного движения и в 2015 году. Отметим, что на сегодня в России разрешены к применению модели тахографов, которые внесены в реестр ФБУ «Росавтотранс».

* Васильев В. На страже безопасности автотранспорта: [о реализации комплекса мер по развитию системы тахографии] / В. Васильев // Автомобильный транспорт. – 2015. - № 4. – С. 20-25. - Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.

Тахографы и тонкости законодательства

Участники мероприятия отметили, что система контроля режимов труда и отдыха водителей существует в России далеко не первый год: еще в середине 1990-х гг. вышло Постановление Правительства РФ №922 «О повышении безопасности междугородных и международных перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом». Первая волна оснащения коснулась только международных перевозок.

Вступление России во Всемирную торговую организацию и присоединение к ЕСТР потребовали изменений. В Постановлении Правительства РФ от 2 апреля 2012 г. № 280 указано, что с января 2013 года запрещается выдавать лицензию на перевозки пассажиров автомобильным транспортом, не оснащенным тахографами. Постепенно законодательная база применения контрольных устройств расширилась.



Порядок оснащения тахографами

В 2013 году компании-перевозчики вновь столкнулись с необходимостью оснастить свои транспортные средства тахографами, то есть выбрать устройство и приобрести карты водителя и карты предприятия, выбрать лицензированную мастерскую и правильно установить прибор на автомобиль. Но многочисленные законодательные поправки запутали перевозчиков, и сегодня большая часть отечественного грузопассажирского автопарка либо совсем не оснащена тахографами, либо оборудована некорректно.

На октябрь прошлого года по части 1 ст. 11.23 КоАП РФ возбуждено более 82 тысяч административных дел, из которых 68% дел заведено за отсутствие тахографа в транспортном средстве, 16% – за эксплуатацию транспортных средств с неработающим устройством, 14% – за нарушение правил пользования устройством и 2% – за использование тахографа, не соответствующего требованиям.

Чтобы избавить перевозчиков от путаницы и объяснить, какие тахографы нужно устанавливать на грузовые и пассажирские автомобили, экспертный центр «Движение без опасности» структурировал все действующие законодательные документы.

Согласно приказу Минтранса России от 21.08.2013 г. № 273 «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами», установка тахографов обязательна для всех индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, чья деятельность на территории страны связана с осуществлением грузопассажирских перевозок. Отметим, что в транспортном средстве может быть установлен только один вид тахографа.

К установке допускаются только цифровые тахографы, которые бывают двух видов: тахографы международного образца (ЕСТР), соответствующие требованиям Европейского соглашения, и тахографы с блоком СКЗИ – средством криптографической защиты информации. При этом тахограф ЕСТР может быть установлен только на транспортные средства, допущенные к осуществлению международных автомобильных перевозок.

Коммерческие транспортные средства, осуществляющие внутренние перевозки по России, должны быть оснащены тахографом с блоком СКЗИ. На сегодня оснащению ими подлежат: транспортные средства категории N2, N3 для перевозки опасных грузов; автобусы категорий M2, M3 для перевозки пассажиров; транспортные средства категории N3. Для транспортных средств, оснащенных средствами контроля режимов труда и отдыха, соответствующими требованиям Европейского соглашения, а также для транспортных средств, оснащенных аналоговыми контрольными устройствами, срок обязательного оснащения цифровыми тахографами с блоком СКЗИ – 1 января 2018 г.

В состав тахографа входит не только бортовое устройство, но и карты тахографа, датчик движения, антенна для приема сигналов глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС, комплект монтажных частей для соединения компонентов тахографа и их установки на транспортном средстве.

Электронные карты выпускают четырех типов: помимо водительских, есть карта предприятия, карта мастерской и карта контролера. Карты водителя, автопредприятия, мастерской можно получить в организациях – изготовителях карт, включенных в соответствующие перечни, опубликованные на официальном сайте «Росавтотранса» в разделе «Система тахографического контроля РФ». Подделка карт или их отсутствие при движении ТС преследуются по закону. Для корректной работы цифрового тахографа водитель должен всегда использовать личную электронную карту, которая записывает

данные о соблюдении режимов труда и отдыха, а также скорости автомобиля во время совершения маршрута.

Любая информация, фиксируемая устройством, остается в памяти тахографа не менее 365 дней и не поддается корректировке. Поэтому все манипуляции, совершаемые водителем или мастерской, будут зафиксированы и обнаружены при официальной проверке. Попытки каким-либо образом вмешаться в память устройства и сфальсифицировать данные могут расцениваться как мошенничество и попадать уже не под административную, а под уголовную ответственность в соответствии со ст. 159 УК РФ.

Устанавливать тахограф необходимо исключительно в уполномоченных сервисных центрах, где специалисты знают тонкости законодательства, а также могут в деталях объяснить достоинства и недостатки каждого устройства. Все сертифицированные сервисные центры включены в перечень ФБУ «Росавтотранс». Тем не менее даже наличие мастерской в реестре не всегда гарантирует правильную установку устройства, поэтому следует внимательно проследить весь процесс, чтобы избежать проблем в будущем.

В первую очередь подключается питание для бесперебойной работы контролирующего прибора. Следующим устанавливается непосредственно само бортовое устройство тахографа, которое соединяется с датчиком движения, установленным на коробке передач. Оно должно находиться в кабине транспортного средства на достигаемом расстоянии от водителя, желательно на уровне глаз – так водитель сможет контролировать период труда и отдыха и заранее предвидеть вынужденную остановку. Также монтируется антенна ГЛОНАСС, чтобы стала доступной возможность определить точное местоположение транспортного средства на пути его следования. После этого производятся активизация тахографа и блока СКЗИ, калибровка и пломбировка всех соединений.

Все необходимые требования к тахографам, категории и виды транспортных средств, подлежащих оснащению приборами, а также правила использования, обслуживания и контроля работы устройств, как уже говорилось, установлены приказом Министерства транспорта РФ № 36 от 13.02.2013 г.

Новый год – новые требования

На пресс-конференции было озвучено, что с 1 января текущего года вступил в действие новый технический регламент Таможенного союза 018/2011 (далее ТР ТС), который заменяет регламент, действующий сегодня в России. Документ определяет порядок прохождения процедур сертификации и допуска автокомпонентов, а также устанавливает обязательность прохождения сертификационных испытаний тахографов в специальных аккредитованных лабораториях. ТРТС также уточняет некоторые технические требования, которые должны быть реализованы разработчиками и производителями устройств и транспортных средств.

Основные требования к тахографу, согласно ТР ТС 018/2011, определены в отношении функционирования – регистрация режимов управления, отдыха, скорости движения и пробега ТС; в отношении достоверности и защиты данных – регистрация нарушений и ошибок, случаев потери питания в системе и потери импульсов с датчика движения. Дополнительно – пакет требований (в частности, система прохождения испытаний и допуска к эксплуатации), относящийся как к самому транспортному средству, так и к его компонентам.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 23 ноября 2012 г. № 1213, право определения требований и оценка их исполнения производителями контрольных устройств были поручены Минтрансу России, и эти требования определены в приказе Минтранса России № 36 от 13.02.2013 г.

«В документах взяты за основу требования современной европейской системы с учетом особенностей российской национальной системы защиты данных, – сообщил представитель компании «КонтиненталАутомобилРус» Владимир Евланов. – Действующий сегодня в России ГОСТ Р на тахографы был принят в 2011 году, поэтому в нем не могли быть учтены нынешние европейские и национальные тенденции».

«Порядок оснащения ТС тахографом и требования к ним урегулированы приказами Минтранса № 36 и № 273, статьей 11.23 КоАП РФ и Постановлением Правительства РФ № 1213, которые, в свою очередь, действуют в соответствии со статьей 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ, – разъяснил сложившуюся ситуацию заместитель генерального директора ФБУ «Росавтотранс» Армен Хачатрян. – Статья 20 федерального закона № 196-ФЗ отличается от старой версии ТР ТС и обрела юридическую силу позже. В связи с этим ТР ТС должен быть усовершенствован, обновлен. Несмотря на то что новый ТР ТС вступил в силу с января 2015 года, в него еще будут вноситься поправки. В частности, сейчас готовится пакет изменений № 3, который должен быть одобрен тремя сторонами – Россией, Белоруссией и Казахстаном», – добавил он.

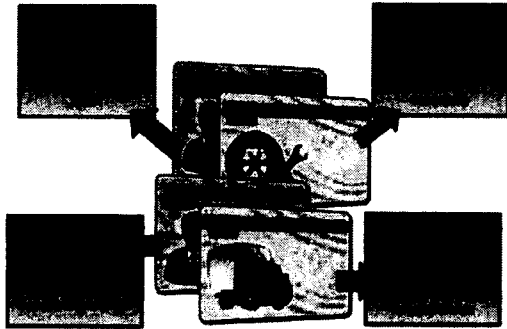
Суть базовых требований к тахографу – обязательное наличие нескольких источников информации о движении транспортного средства, в том числе импульсов от датчика движения и сигналов системы ГЛОНАСС, использование национальных принципов защиты данных, применение национальных карт. Корректность функционирования и взаимодействия отдельных компонентов

различных производителей и их совместимость с транспортными средствами должны быть подвергнуты необходимым испытаниям перед внедрением.

Иллюзия обмана

Значительное внимание было уделено режимам труда и отдыха водителя. Сон за рулем – кошмар для любого водителя. Но, когда речь идет о водителе автопоезда или автобуса, сон за рулем становится во много раз опаснее. Достаточно посмотреть любое видео аварии с участием грузовика, чтобы убедиться: ДТП с большегрузной машиной влечет за собой большие жертвы. Проблема усталости за рулем решается своевременным отдыхом, поэтому в сфере грузопассажирских перевозок одной из самых актуальных тем является контроль режима труда и отдыха водителей.

Цифровые контрольные устройства гораздо практичнее, функциональнее и надежнее при эксплуатации аналоговых аппаратов. Одно из главных преимуществ – вся информация фиксируется на внутреннюю память и не поддается корректировке, так что любые манипуляции с устройством можно отследить.



Тахограф работает с 4 типами карт

Однако многие участники дорожного движения по-прежнему пытаются обмануть контрольные устройства. Согласно статистике Госавтоинспекции МВД России, из 82 тысяч административных дел, возбужденных на октябрь прошлого года, около 30% составлено за эксплуатацию транспортных средств с неработающим тахографом или за нарушение правил пользования устройством.

Стоит подчеркнуть, что любое воздействие на тахограф, будь то отключение устройства или датчика скорости, установка магнита, несанкционированное

перепрограммирование устройства, ввод неверных данных с «пиратского» датчика, использование фальшивых водительских карт и другие нарушения, тут же будет зафиксировано и при проверке обнаружено инспектором. За этим последуют составление соответствующего акта и наложение обязательных штрафных санкций вплоть до лишения лицензии на деятельность предприятия.

Контроль за выявлением манипуляции с тахографами должен осуществляться и в мастерских. При выполнении калибровки устройства мастер должен проверить все соединения на наличие посторонних подключений и других махинаций. Если манипуляция с тахографом обнаружена, соответствующий акт направляется в местную транспортную инспекцию либо в Министерство транспорта России.

Однако, по словам эксперта организации «Рустахоконтроль» Геннадия Мирошина, государство, делегировав мастерским часть прав по контролю манипуляций с данными тахографа, не предусмотрело процедур контроля деятельности мастерских: «Это привело к тому, что многие мастерские посчитали себя свободными от всех обязательств по отношению к государственным органам и перевозчикам и приступили к установкам тахографов с нарушениями требований законодательства. В частности, начали установку тахографов задним числом с целью поставить более дешевую модель, которую было разрешено устанавливать до 01.04.2013 г. Кроме этого, выполняется «услуга» для перевозчика по очистке памяти тахографа с помощью программы якобы модернизации программного обеспечения. Такие процедуры подпадают под статью «Мошенничество», доказать данное мошенничество следственным органам не составит особого труда».

«Контроль режима труда и отдыха – это не наказание для водителей или компаний-перевозчиков, а необходимая мера по безопасности дорожного движения, – отметил директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников. – Использование тахографов доказало свою эффективность в Европе, а в ближайшее время мы сможем оценить результаты и в нашей стране. Мы призываем водителей и перевозчиков с уважением относиться к закону и не совершать никаких манипуляций с тахографами. Подчеркну, что любые нарушения фиксируются и подлежат наказанию». <...>

ЗА ОТСУТСТВИЕ ТАХОГРАФОВ СТАЛИ ШТРАФОВАТЬ В 20 РАЗ ЧАЩЕ*

А. Змановская

Число штрафов за отсутствие тахографов - приборов, регистрирующих скорость, режим труда и отдыха водителей, - в 2015 году увеличилось почти в 20 раз.

Как рассказали "Известиям" в экспертном центре "Движение без опасности", с января по июнь в России было выписано 235 тыс. протоколов за это правонарушение, тогда как за первое полугодие 2014 года - всего около 13 тыс. Участники рынка говорят, что иногда им выгоднее заплатить штраф, чем устанавливать дорогостоящее устройство и в дальнейшем нести ответственность за переработки водителей.

Устанавливать тахографы начали обязывать на грузовом и пассажирском транспорте с 2014 года, однако, как показывает статистика, в прошлом году карательные меры практически не использовались - за январь-июнь 2014 года по всей России было выписано 12,944 тыс. штрафов за отсутствие тахографа и 243 штрафа за нарушение водителем режима труда и отдыха.

"Но уже в 2015 году количество выписанных протоколов за первое полугодие превысило весь объем 2014 года. Так, по ч. 1 ст. 11.23 КоАП ("Отсутствие тахографа") в январе-июне 2015 года выписано 235,665 тыс. протоколов, а по ч. 2 ст. 11.23 ("Нарушение режима труда и отдыха") - 4,532 тыс.", - говорится в отчете центра "Движение без опасности".

Ответственность за правонарушение лежит на водителях и тех сотрудниках, которые выпускают транспортные средства на линию. Чаще всего штрафуют именно водителей - в 2014 году на них было выписано 88% протоколов и только 12% - на должностных лиц, а в 2015 году 79% - на водителей и 21% - на должностных лиц.

Как пояснил директор центра Вадим Мельников, если сотрудник ГИБДД останавливает автомобиль на трассе, то за отсутствие тахографа штраф выписывается водителю. Если же проверка проходит на предприятии или нарушение выявлено во время предрейсового контроля, то нарушителем признается должностное лицо.

- Для водителей установлен штраф от 1 тыс. до 3 тыс. рублей, а на должностное лицо, которое выпускает на линию транспортное средство, - от 5 тыс. до 10 тыс. рублей, - сказал он.

По словам Мельникова, не все перевозчики спешат оснащать грузовики и автобусы тахографами. - По некоторым данным, менее четверти автопарка, который подлежит оснащению (более 4,1 млн транспортных средств), сейчас оборудовано контрольными устройствами. При этом если говорить только о цифровых тахографах, то ими оснащено менее 10%, - рассказал Мельников.

В экспертном центре полагают, что число штрафов резко выросло, поскольку с 2015 года сотрудники ГИБДД стали более строго подходить к этому нарушению, тогда как раньше были послабления, поскольку участники рынка только привыкали к новым правилам. Кроме того, с апреля этого года к группе ТС, оснащаемых тахографами, добавились автомобили категории № 2 (от 3,5 до 12 т), и уже все перевозчики должны были оснастить свои транспортные средства приборами.

Председатель межрегионального профсоюза работников общественного транспорта "Таксист" Ярослав Щербинин считает, что некоторым перевозчикам выгоднее заплатить штраф за отсутствие тахографа.

- Число штрафов достаточно большое, потому что еще не все разобрались, какие именно нужно устанавливать устройства, как это делается, как их обслуживать и пр., - говорит он. - Кроме того, например, если водитель непрерывно едет 16 часов, то это же расстояние с тахографом, соблюдая все правила отдыха, он будет ехать больше суток. Перевозчикам невыгодно брать второго водителя или идти на увеличение времени в пути, поэтому иной раз проще вынуть тахограф, чем оплачивать штрафы за выявленные нарушения. Также устройства стоят в среднем 30 тыс. рублей, а их еще нужно установить и обслуживать в дальнейшем.

Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников отметил, что, несмотря на резонансные аварии с участием автобусов, этот вид транспорта является одним из самых безопасных.

* Змановская А. За отсутствие тахографов стали штрафовать в 20 раз чаще / А. Змановская // Известия. - 2015. - 22 июля.



- Ежегодно в России участвует в пассажирских перевозках порядка 17,5 млрд человек, при этом, согласно многолетней статистике, в среднем в ДТП с участием автобусов погибает 178 человек в год и только в каждом пятом случае в аварии виноват водитель, - говорит он. - Поэтому в принципе непонятно, для чего тогда устанавливать тахографы. Полтора года назад мы добились того, чтобы вывести из-под действия этого закона городские и пригородные автобусы, которые утром выезжают из парка, вечером возвращаются и проходят все предрейсовые осмотры.

По словам Свешникова, основная проблема заключается в том, что каждому водителю необходимо получить электронную карточку.

- Дело даже не в установке тахографов. Каждый водитель должен получить персональную электронную карточку, которую он вставляет в специальное гнездо, и только после этого он может начать движение. Этот процесс занимает не один день, а с учетом большой текучки водителей это становится проблемой, - говорит он. - Перевозчикам не хватает водителей, поэтому они вынуждены идти на переработки. Кроме того, что делать, если, например, водителю нужно сделать перерыв, а он едет по трассе, где нет ни стоянок, ни придорожного сервиса? Тогда маршруты должны быть рассчитаны с учетом режима труда или нужно отправлять по два водителя.

Отметим, что за первое полугодие 2015 года число аварий с участием грузовиков уменьшилось на 4,4% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года - таких ДТП произошло 4,480 тыс. Погибло 669 человек, что на 16,6% меньше показателя прошлого года, а было ранено 5,666 тыс. человек, что меньше на 2,8%. Однако число аварий с участием автобусов выросло на 7% - за шесть месяцев текущего года произошло 2,196 тыс. происшествий. В этих ДТП погибло 142 человека (увеличение на 31,5%) и ранено 3,362 тыс. человек (увеличение на 10,3%).

Напомним, что Минтранс планирует ужесточить ответственность за отсутствие тахографов - ведомство разработало поправки в ст. 11.23 КоАП, согласно которым за отсутствие контролирующих устройств будет грозить штраф также юрлицам - владельцам машин.

РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ БЕЗ ДОГОВОРА: ПОСЛЕДСТВИЯ*

Д.А. Столяров

Как правило, перевозки пассажиров автомобильным транспортом на маршрутах регулярных перевозок осуществляются на основании договора, заключаемого с соответствующим уполномоченным органом по итогам торгов на право заключения такого договора. Может ли отсутствие договора об организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, стать причиной для привлечения перевозчика к административной ответственности по ч. 3 ст. 14.1 "Осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии)" КоАП РФ?

Согласно ч. 3 ст. 14.1 КоАП РФ осуществление предпринимательской деятельности с нарушением условий, предусмотренных специальным разрешением (лицензией), является административно наказуемым деянием, совершение которого влечет предупреждение или наложение административного штрафа. Граждане могут быть оштрафованы на сумму от 1 500 до 2 000 руб., должностные лица и индивидуальные предприниматели - от 3 000 до 4 000 руб., юридические лица - от 30 000 до 40 000 руб.

Административная ответственность за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта, за исключением автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, с нарушением условий, предусмотренных лицензией, установлена специальной нормой - ч. 3 ст. 14.1.2 КоАП РФ.

Объективная сторона названного правонарушения включает в себя нарушение требований, определенных федеральными законами и иными нормативными актами в области лицензируемого вида деятельности. Именно это следует учитывать при решении вопроса о том, является ли отсутствие договора об организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом причиной для наступления ответственности по ч. 3 ст. 14.1 КоАП РФ.

В силу п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности" деятельность по перевозкам пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек, является лицензируемой. Данное требование не распространяется только на случай, когда указанная деятельность осуществляется по заказам либо для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя.

Порядок лицензирования представленной деятельности определяет специальное положение, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 02.04.2012 № 280. В нем сказано, что в состав лицензируемой деятельности по перевозке пассажиров включаются следующие работы:

- регулярные перевозки пассажиров в городском и пригородном сообщении;
- регулярные перевозки пассажиров в междугородном сообщении.

Здесь же перечислены лицензионные требования, нарушение которых и влечет за собой ответственность, установленную ст. 14.1 КоАП РФ. Итак, лицензионными требованиями являются:

- наличие у соискателя лицензии (лицензиата) принадлежащих ему на праве собственности или ином законном основании и соответствующих установленным требованиям помещений и оборудования для технического обслуживания и ремонта транспортных средств либо наличие договора со специализированной организацией на предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту ТС;
- наличие водителей ТС, заключивших с лицензиатом трудовой договор или договор об оказании услуг и имеющих необходимые квалификацию и стаж работы, а также прошедших медицинское освидетельствование в определенном порядке;
- наличие у соискателя лицензии (лицензиата) специалиста, осуществляющего предрейсовый медицинский осмотр водителей, или наличие договора с медицинской организацией или индивидуальным предпринимателем, имеющими соответствующую лицензию;

* Столяров Д.А. Регулярные перевозки пассажиров без договора: последствия / Д.А. Столяров // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. – 2015. - № 4 (июль-август).

- наличие у соискателя лицензии (лицензиата) на праве собственности или на ином законном основании необходимых для выполнения лицензируемых работ ТС, соответствующих по назначению и конструкции техническим требованиям к осуществляемым перевозкам пассажиров и допущенных в установленном порядке к участию в дорожном движении;
- использование лицензиатом ТС, оснащенных в предусмотренном порядке техническими средствами контроля за соблюдением водителем режимов движения, труда и отдыха (в случае осуществления регулярных перевозок пассажиров в междугородном сообщении);
- использование лицензиатом ТС, оснащенных в установленном порядке аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS;
- соблюдение лицензиатом требований, определенных ст. 20 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения";
- соблюдение лицензиатом требований, предъявляемых к перевозчику в соответствии с Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта¹, включая Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом².

Как видим, наличие у лицензиата заключенного с уполномоченным органом договора об организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом не является одним из лицензионных требований. Поэтому его отсутствие не может стать причиной для привлечения перевозчика к административной ответственности по ч. 3 ст. 14.1 КоАП РФ. Подтверждает это и ВС РФ (см. Постановление от 18.05.2015 № 310-АД15-3716).

Наличие у перевозчика действующего договора об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа на пригородных и муниципальных маршрутах, заключенного с уполномоченным органом государственной власти субъекта Российской Федерации, а также наличие у перевозчика маршрутной карты не являются лицензионными требованиями при осуществлении перевозок пассажиров, поскольку такие условия не предусмотрены федеральным законодательством.

Данные условия предусмотрены пунктом 1 статьи 3.1 и пунктом 4 статьи 6 Закона № 728-ЗТО³, не являющегося нормативно-правовым актом Российской Федерации в области лицензируемого вида деятельности.

Указанный вывод судов соответствует положениям статьи 3, пункту 24 части 1 статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ "О лицензировании отдельных видов деятельности".

В то же время следует учитывать, что безнаказанной за отсутствие договора организация (предприниматель) не останется ("заботу" об этом проявляют региональные законодатели). Так, перевозчики, нарушившие требования, предъявляемые к их деятельности в соответствии с нормативными правовыми актами РФ и Ленинградской области, несут ответственность в силу законодательства РФ и Областного закона Ленинградской области от 02.07.2003 № 47-оз "Об административных правонарушениях". Об этом сказано в Областном законе Ленинградской области от 21.05.2013 № 30-оз "О наземном пассажирском транспорте общего пользования в Ленинградской области". Согласно обозначенному закону порядок работы перевозчиков на маршрутах регулярных перевозок определяется договорами на организацию и выполнение перевозок пассажиров и багажа наземным пассажирским транспортом общего пользования по маршрутам регулярных перевозок, заключаемыми между уполномоченным органом и перевозчиком.

В свою очередь, ст. 6.4 Областного закона Ленинградской области № 47-оз предусмотрена ответственность за оказание услуг населению по перевозке пассажиров и багажа наземным пассажирским транспортом общего пользования по межмуниципальным и пригородным маршрутам без договора на организацию и выполнение указанных перевозок, заключаемого между уполномоченным органом и перевозчиком. Мерой ответственности является штраф в размере от 30 000 до 50 000 руб. для должностных лиц и от 100 000 до 200 000 руб. для юридических лиц.

Примеры привлечения к административной ответственности перевозчиков за отсутствие договора, заключенного с уполномоченным органом, - постановления ВС РФ от 10.11.2014 № 309-АД14-2819, от 27.10.2014 № 309-АД14-2244, АС СЗО от 15.05.2015 № Ф07-2155/2015, от 05.05.2015 № Ф07-1856/2015. Кроме того, в описанной ситуации в отношении перевозчика может быть возбуждено производство по делу о нарушении антимонопольного законодательства. Как указали судьи АС ВВО, действия перевозчика правомерно квалифицированы антимонопольным органом в качестве акта недобросовестной конкуренции, запрет на которую предусмотрен ч. 1 ст.

14 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ "О защите конкуренции" (Постановление АС ВВО от 07.04.2015 № Ф01-500/2015).

Еще один подводный камень, на который может натолкнуться перевозчик, не заключивший договор, связан с исчислением ЕНВД (если данная система налогообложения применяется при оказании услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом).

Система налогообложения в виде уплаты ЕНВД может применяться при оказании автотранспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов, осуществляемых организациями и индивидуальными предпринимателями, имеющими на праве собственности или ином праве (пользования, владения и (или) распоряжения) не более 20 транспортных средств, предназначенных для оказания таких услуг.

В качестве примера выступает Постановление АС СЗО от 30.04.2015 № Ф07-183/2015. Налоговая инспекция доначислила ЕНВД, посчитав, что обществом неправомерно применен пониженный коэффициент К2, равный 0,3 (а не 1,0), при оказании им услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом по маршрутам общего пользования при отсутствии договоров на оказание услуг по перевозке пассажиров на маршрутах общественного городского транспорта, заключенных с мэрией города. Судьи с этим согласились. Право на применение пониженного коэффициента К2 имеют налогоплательщики, осуществляющие пассажирские перевозки по автобусному маршруту общего пользования и имеющие одновременно соответствующий договор, лицензию и утвержденный и согласованный паспорт маршрута. Кстати, немногим ранее судьи того же округа пришли к прямо противоположному выводу (см. Постановление от 25.02.2015 № Ф07-1062/2014).

* * *

Наличие договора об организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом, заключенного с уполномоченным органом, не является лицензионным требованием. Поэтому перевозчика не могут привлечь к административной ответственности по указанному основанию как за осуществление предпринимательской деятельности с нарушением условий, предусмотренных лицензией. Именно такая точка зрения изложена ВС РФ в одном из постановлений.

В то же время перевозчика вполне могут привлечь к административной ответственности по причине именно отсутствия договора на основании соответствующего закона субъекта РФ. Кроме того, отсутствие договора может привести к проблемам в части исчисления ЕНВД (в случае применения льготного режима налогообложения при осуществлении перевозок пассажиров автомобильным транспортом).

¹ Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ.

² Утверждены Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112.

³ Закон Тульской области от 24.07.2006 № 728-ЗТО "Об организации обслуживания населения пассажирским автомобильным транспортом на пригородных и межмуниципальных маршрутах в Тульской области".

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ НЕЛЕГАЛЬНЫМ ПЕРЕВОЗКАМ ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ЛЕГКОВЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ. НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ*

А.А. Гаганов, кандидат юридических наук

(Центр научной политической мысли и идеологии (Центр Сулакишина))

В статье рассматриваются составы административных правонарушений, связанных с перевозками легковыми такси, проблемы разграничения составов и привлечения к административной ответственности за соответствующие правонарушения и пути их решения. В статье приводится пример расхождения между законодательным пониманием состава такого правонарушения, как нелегальный извоз, и практикой Верховного Суда РФ по данному вопросу. Автор обосновывает необходимость введения законодательного определения понятия "легковое такси" и принятия отдельного федерального закона по соответствующему предмету регулирования. При написании статьи использованы как общенаучные методы, так и методы юридической науки. В частности, в исследовании применяются следующие методы: логический метод, системно-структурный, метод правового анализа текстов правовых актов, сравнительно-правовой метод. Автор выявляет существенные недостатки действующего законодательства, направленного на борьбу с нелегальным извозом, которые затрудняют адекватную реализацию соответствующих норм Кодекса РФ об административных правонарушениях. Учитывая отсутствие комплексного и последовательного правового регулирования сферы перевозок пассажиров легковым такси, а также несовершенство структуры и содержания Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, автор считает необходимым принятие нового федерального закона с четким предметом регулирования - легковым такси. В таком законе рекомендуется закрепить понятие "легковое такси", включив в него видовые отличительные характеристики такси (принципы формирования цены договора перевозки).

Борьба с нелегальным извозом в крупных городах России обусловила принятие ряда специальных нормативных правовых актов в этой сфере, в том числе внесение изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее - КоАП РФ). Однако недостаточная четкость определения понятия перевозок легковым такси, отсутствие единообразной судебной практики вызывают вопросы в разграничении составов административных правонарушений в сфере транспорта (глава 11 КоАП РФ), дорожного движения (глава 12) и предпринимательской деятельности (глава 14). Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", так называемый Закон о такси, имеет сложную структуру и несколько предметов регулирования, что существенно затрудняет его применение.

В настоящей статье мы рассмотрим составы административных правонарушений, связанных с перевозками легковыми такси, осветим некоторые проблемы разграничения составов и привлечения к административной ответственности за соответствующие правонарушения и предложим пути их решения.

1. Составы правонарушений для субъектов перевозок легковым такси, а также нелегальных перевозчиков.

Административные правонарушения, предусматривающие ответственность водителей легковых такси, а также индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, осуществляющих деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, предусмотрены в главе 11 КоАП РФ (правонарушения на транспорте) и главе 12 КоАП РФ (правонарушения в области дорожного движения).

В главе 12 КоАП РФ предусмотрено пять статей, связанных с легковым такси. Однако из них всего две устанавливают ответственность специального субъекта - водителя легкового такси (получившего соответствующее разрешение на перевозки). Это такие составы, как управление легковым такси, не прошедшим технический осмотр (ч. 2 ст. 12.1 КоАП РФ), и перевозка

* Гаганов А.А. Правовые аспекты противодействия нелегальным перевозкам пассажиров и багажа легковыми транспортными средствами. Некоторые вопросы правового регулирования перевозок легковым такси / А.А. Гаганов // Административное и муниципальное право. - 2015. - № 3. - С. 256-262

пассажиров и багажа водителем, не имеющим при себе разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси (ч. 2.1 ст. 12.3 КоАП РФ).

Вторая группа составов 12-й главы предусматривает ответственность за незаконное использование знаков отличий легкового такси: незаконная установка на транспортном средстве опознавательного фонаря легкового такси (ч. 2 ст. 12.4 КоАП РФ); незаконное нанесение на наружные поверхности транспортного средства цветографической схемы легкового такси (ч. 3 ст. 12.4 КоАП РФ). Незаконными эти действия являются в случае, если на транспортное средство отсутствует разрешение на использование в качестве легкового такси. По этим двум составам штраф предусматривается как для граждан, так и для должностных лиц и юридических лиц.

Еще два состава в этой группе правонарушений предусматривают запрещение эксплуатации транспортного средства и наложение штрафа на водителя: управление транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси (ч. 4.1 ст. 12.5 КоАП РФ); управление транспортным средством, на которое незаконно нанесена цветографическая схема легкового такси (ч. 7 ст. 12.5).

Третья группа составов (ст. 12.31.1 КоАП РФ) предусматривает ответственность за нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом (включая легковое такси): нарушение профессиональных и квалификационных требований к водителям легкового такси (штраф налагается на должностных лиц и на юридических лиц); нарушение требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей; нарушение требований о проведении предрейсового контроля технического состояния транспортного средства (штраф устанавливается как для граждан, так и для должностных лиц и юридических лиц).

В главе 11 КоАП РФ предусмотрена одна статья, касающаяся нарушения правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси (ст. 11.14.1 КоАП РФ). Данная статья введена Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ и предусматривает административную ответственность за нарушение требований к перевозкам пассажиров и багажа легковым такси, установленных названным Федеральным законом, а также Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 (далее - Правила перевозок). В частности, административный штраф налагается на водителя, должностное лицо или юридическое лицо за следующие правонарушения: отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок; невыдачу пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности; отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства.

К нелегальному извозу также может быть применима статья 14.1 КоАП РФ, предусматривающая ответственность гражданина за осуществление предпринимательской деятельности без государственной регистрации или без специального разрешения (лицензии).

Исходя из распределения составов по главам КоАП РФ можно предположить, что объектами правонарушений, совершаемых водителями легковых такси, могут быть: правила транспортных перевозок, безопасность дорожного движения. Водители, занимающиеся частным извозом без соответствующего разрешения, могут совершать правонарушения в сфере дорожного движения и предпринимательской деятельности.

Примечательно, что некоторые обстоятельства отражены как в главе 11, так и в главе 12 КоАП РФ. Так, требование установки опознавательного фонаря на крыше легкового такси и нанесения особой цветографической схемы на боковых поверхностях кузова легкового такси установлено Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ и Правилами перевозок. Это требование обосновывается Федеральным законом в том числе целями обеспечения безопасности пассажиров. Поэтому ответственность за нарушение данного требования установлена в главе 11 КоАП РФ в специальной статье о нарушении правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси (ст. 11.14.1): здесь имеется в виду ситуация, когда транспортное средство в соответствии с разрешением на перевозки используется в качестве легкового такси, однако не имеет обязательных опознавательных знаков.

В главе 12 данное обстоятельство рассматривается в ситуации, когда "знаки отличия" легкового такси нанесены на транспортное средство незаконно: если на транспортное средство не выдано разрешение на осуществление перевозок пассажиров и багажа. В этом случае ответственность наступает как за незаконное нанесение цветографической схемы и установку опознавательного фонаря, так и за управление транспортным средством с незаконными знаками

отличия. Последнее действие образует самостоятельные составы правонарушения, потому что эксплуатация такого транспортного средства запрещена.

Обращает на себя внимание отсутствие в статье 11.14.1 административной ответственности за нарушение требования соответствия установленным цветовым гаммам кузова, если такое требование установлено законами субъектов Федерации. Видимо, это связано с тем, что в таких случаях ответственность может предусматриваться законом соответствующего субъекта Федерации. Можно предположить, что если законом субъекта РФ установлена обязательная цветовая гамма кузова легкового такси, то в подзаконных актах субъекта РФ (административном регламенте или порядке выдачи разрешений на осуществление перевозок) будет содержаться норма о последствиях несоблюдения данного требования (например, отказ в приеме документов на выдачу разрешения в отношении транспортных средств несоответствующего цвета). Так, Законом города Москвы от 11 июня 2008 года № 22 "О легковом такси в городе Москве" введено требование желтой цветовой гаммы кузова легкового такси (статья 2.1, введенная Законом города Москвы от 22 мая 2013 года № 24). Однако в Постановлении Правительства Москвы от 28.06.2011 № 278-ПП "О мерах по реализации Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" это требование никак не отражено.

В главу 12 включена статья о нарушениях требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (ст. 12.31.1 КоАП РФ), которая, несомненно, распространяется на легковое такси как вид автомобильного транспорта. Требования к квалификации водителей такси, проведению предрейсовых медицинских осмотров и проведению контроля технического состояния легковых такси перед выпуском на линию установлены Федеральным законом от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ. Общее требование о необходимости проведения предрейсовых медицинских и технических осмотров установлено Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (ст. 20). Учитывая, что соблюдение или несоблюдение данных требований непосредственно влияет на безопасность дорожного движения, включение соответствующей статьи в главу 12 КоАП РФ, обосновано.

2. Некоторые правовые проблемы противодействия нелегальному извозу.

Исследования Центра научной политической мысли и идеологии (Центра Сулакшина) исследуют вопрос о том, как принятые правовые меры юридически способствуют или не способствуют противодействию нелегальному извозу.

Рассмотрим введенное в нормативных правовых актах определение понятия "такси". Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, хотя неофициально и называемый Законом о такси, определения понятия такси не содержит. Отсутствует определение понятия такси и в других федеральных законах. Понятие "легковое такси" закрепляется в Правилах перевозок (пункт 2), утвержденных Постановлением Правительства РФ, то есть в подзаконном правовом акте. Под легковым такси понимается транспортное средство категории "М1", используемое для перевозок пассажиров и багажа в соответствии с публичным договором фрахтования.

В Законе города Москвы от 11 июня 2008 года № 22 "О легковом такси в городе Москве" дано другое определение понятия "легковое такси": это легковые автомобили, предназначенные для осуществления таксомоторных перевозок (часть 1 статьи 1). В соответствии с Законом таксомоторные перевозки - это деятельность по перевозке пассажиров и их багажа легковым такси. Нетрудно понять, что данные определения по существу не являются таковыми в связи с наличием логической ошибки - круга в определении.

На фоне московского определения понятия легковое такси федеральное определение выглядит более понятным и правильным. Хотя, на наш взгляд, в определение понятия "такси" следовало бы включить признаки, вытекающие из семантического смысла слова "такси", а именно применение таксы (точно установленной цены) за определенное время или расстояние поездки либо фиксированной таксы в качестве определяющего фактора формирования стоимости поездки. Важно также то, что эта такса устанавливается перевозчиком, а не государством.

В центре определения понятия легкового такси лежит публичный договор фрахтования. Договору фрахтования посвящена статья 787 Гражданского кодекса РФ (части второй): по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Данный договор относится к договорам перевозки (глава 40 части второй Гражданского кодекса РФ). Статья 787 Гражданского кодекса РФ содержит отсылку к транспортным уставам,

определяющим порядок заключения таких договоров. Такой порядок закреплен в главе 5 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта".

Важной характеристикой договора фрахтования в перевозках легковым такси является его публичность. Особенности публичного договора установлены статьей 426 Гражданского кодекса РФ. Публичным договором признается договор, заключенный коммерческой организацией и устанавливающий ее обязанности по оказанию услуг, которые такая организация по характеру своей деятельности должна осуществлять в отношении каждого, кто к ней обратится. Цена услуг, а также иные условия публичного договора устанавливаются одинаковыми для всех потребителей. Отказ коммерческой организации от заключения публичного договора при наличии возможности предоставить потребителю соответствующие услуги не допускается.

Именно публичность договора фрахтования отличает легковое такси от нелегального извоза. Понятно, что при перевозке пассажиров водителем, не имеющим соответствующего разрешения, тоже заключается договор, как правило, в устной форме. Однако такой водитель вправе сам решать, с кем он будет заключать договор, а кому откажет. Цена договора также определяется соглашением сторон, и любая сторона может отказаться от заключения договора, если цена не устраивает.

На некоторых интернет-сайтах даются рекомендации водителям, осуществляющим перевозку пассажиров и багажа без соответствующего разрешения, о том, как избежать ответственности за нелегальный извоз. В частности, предлагается заключать письменный договор аренды транспортного средства с экипажем. По договору аренды (фрахтования на время) транспортного средства с экипажем арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование и оказывает своими силами услуги по управлению им и по его технической эксплуатации (статья 632 Гражданского кодекса РФ).

В общих чертах договор аренды транспортного средства с экипажем и договор фрахтования различаются по предмету договора. Предметом договора аренды (в том числе договора фрахтования на время транспортного средства) является предоставление определенного имущества (транспортного средства) во временное владение и пользование арендатора. Предметом договора фрахтования (перевозки) является доставка пассажиров, грузов, почты и багажа в пункт назначения. Очевидно, что главная цель пользователя услугами такси, легального или нет, - одна: доставить себя и свои багаж из пункта А в пункт Б. Если имеет место аренда автомобиля с водителем на время (безусловно, есть и такие случаи и, соответственно, договоры), то время является существенным условием договора и оплата должна зависеть от времени. Данный вид договора также следует разграничивать с договором перевозки пассажиров и багажа по заказу, который также должен заключаться в письменной форме. Правила перевозки пассажиров и багажа по заказу установлены разделом III Правил перевозок. Ответственность за нарушение этих Правил предусмотрена статьей 11.14.2 КоАП РФ.

На наш взгляд, заключение письменного договора аренды транспортного средства с экипажем при перевозке пассажиров водителем, не имеющим соответствующего разрешения, в некоторых случаях может расцениваться как притворная сделка (часть 2 статьи 170 Гражданского кодекса РФ), то есть сделка, которая совершена с целью прикрыть другую сделку. Такая сделка ничтожна.

Так или иначе, договор фрахтования, заключаемый при перевозках пассажиров легковым такси, можно подменить перевозками по заказу, или договором аренды транспортного средства с экипажем, или другими договорными схемами. Однако по существу, непубличный договор фрахтования уже не является договором перевозки, заключаемым легковым такси. Вопрос в том, какой ответственности пытаются избежать те, кто изобретает договоры для прикрытия нелегального извоза.

На первый взгляд, ответ очевиден: это ответственность, предусмотренная частью 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ. Часть 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ устанавливает штраф в размере 5000 рублей за перевозку пассажиров и багажа водителем, не имеющим при себе соответствующего разрешения. Размер штрафа в десять раз превышает санкции за аналогичные правонарушения, например если водитель забыл взять лицензионную карточку, путевой лист, страховой полис, регистрационные документы на машину или даже водительское удостоверение. Более того, есть предложения по повышению размера штрафа по части 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ именно в целях противодействия незаконному извозу. И повышенный размер штрафа, и предложения по его дальнейшему увеличению для борьбы с незаконным извозом указывают на то, что законодатель

считает, что эта норма должна применяться в случае перевозок пассажиров легковым транспортным средством, на которое не получено соответствующее разрешение.

Однако судебная практика идет по другому пути, и виной тому несовершенная формулировка части 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ. Так, в Постановлении Верховного Суда РФ от 23.10.2013 № 18-АД13-30 состав данного правонарушения толкуется следующим образом: "Объективная сторона состава административного правонарушения, предусмотренного частью 2.1 статьи 12.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, как следует из буквального толкования данной нормы, выражается в перевозке пассажиров и багажа легковым транспортным средством, используемым для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, водителем, не имеющим при себе ранее полученного в установленном порядке разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси". На этом основании Суд полагает обязательным для правильной квалификации деяния установление факта получения разрешения на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. В случае неполучения такого разрешения, по мнению Суда, деятельность по перевозке пассажиров и багажа квалифицируется по части 2 статьи 14.1 КоАП РФ, предусматривающей ответственность за осуществление предпринимательской деятельности без специального разрешения (лицензии), если такое разрешение (лицензия) обязательно (обязательна). Кроме того, здесь может быть применима также часть 1 статьи 14.1 КоАП РФ в случае осуществления предпринимательской деятельности без государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица. Однако для привлечения к ответственности по этим статьям КоАП РФ необходимо будет доказать, что деятельность по перевозке пассажиров носит систематический характер и имеет целью извлечение прибыли (в соответствии с определением понятия предпринимательской деятельности, описанным в части 1 статьи 2 Гражданского кодекса РФ).

3. Предложения по совершенствованию законодательства.

Важным вопросом является достижение целей правового регулирования сферы перевозок пассажиров и багажа легковым такси. Установлены существенные требования к легковым такси и повышенная ответственность за их нарушения. Возможно, некоторые требования и штрафы даже завышены. Все это, с одной стороны, обеспечивает безопасность пассажиров, которые получают больше гарантий пользоваться качественными услугами перевозки - квалифицированными водителями на исправных транспортных средствах. Но с другой стороны, это усложняет работу легальных перевозчиков и снижает ее рентабельность. Усиление государственного регулирования и контроля в сфере легкового такси уже привело к уходу с рынка многих легальных перевозчиков. Если введенные государством меры влекут за собой рост расходов перевозчиков, логично предположить, что будут расти и тарифы на перевозку легковым такси. Если при этом цены у нелегальных таксистов останутся ниже, граждане продолжат пользоваться их услугами и будут избегать легальных такси. На данный момент цели усиления правового регулирования сферы перевозок легковым такси не достигнуты (об этом говорится и в резолюции Международного Евразийского форума "Такси" (8 - 9 августа 2013 г., г. Санкт-Петербург)), и только мерами административной ответственности решить проблему нелегального извоза, по-видимому, не удастся.

Таким образом, экономический аспект в решении проблемы нелегального извоза нужно учитывать и комплексно подходить к вопросу совершенствования законодательства в этой сфере.

Уже появились законодательные инициативы, предусматривающие экономические методы улучшения положения легальных такси, а также способствующие выходу из тени незаконных перевозчиков. К таким мерам, в частности, относятся: уменьшение размера отчислений в пенсионный фонд для индивидуальных предпринимателей, налоговые льготы, внедрение системы работы в такси для физических лиц без регистрации в качестве индивидуального предпринимателя на основании государственного патента и другие. Некоторые из этих мер потребуют расходов из федерального бюджета.

Если же говорить о мерах, не требующих бюджетного финансирования, в том числе мерах юридико-технического характера, то для совершенствования законодательства в сфере перевозок легковым такси, а также противодействия нелегальному извозу можно предложить следующее.

1. Учитывая отсутствие комплексного и последовательного правового регулирования сферы перевозок пассажиров легковым такси, а также несовершенство структуры и содержания Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, считаем необходимым принятие нового федерального закона с четким предметом регулирования - легковым такси.

2. Необходимо закрепить понятие "легковое такси" в федеральном законе, включив в него видовые отличительные характеристики такси (принципы формирования цены договора перевозки).

3. Следует конкретизировать формулировку части 2.1 статьи 12.3 КоАП РФ таким образом, чтобы она была применима к водителям, осуществляющим перевозку пассажиров и багажа и не получившим соответствующего разрешения.

4. Необходимо внести изменения в статью 9 Федерального закона от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ, предусмотрев право не только сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения, но и всех должностных лиц органов внутренних дел (полиции) требовать предъявления разрешения на перевозки пассажиров легковым такси. Это было бы логично, потому что они уполномочены составлять протоколы административных правонарушений, предусмотренных частью 2.1 статьи 12.3 и статьей 14.1 КоАП РФ.

Библиография

1. Резолюция Международного Евразийского форума "Такси", 8 - 9 августа 2013 г., г. Санкт-Петербург (URL: http://taxilife.ru/forum/index.php?PAGE_NAME=read&FID=19&TID=201).
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях // Правовая система "Гарант".
3. Гражданский кодекс РФ (части 1 - 2) // Правовая система "Гарант".
4. Федеральный закон от 21 апреля 2011 года № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // Правовая система "Гарант".
5. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" // Правовая система "Гарант".
6. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные Постановлением Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 // Правовая система "Гарант".
7. Закон города Москвы от 11 июня 2008 года № 22 "О легковом такси в городе Москве" // Правовая система "Гарант".
8. Постановление Правительства Москвы от 28.06.2011 № 278-ПП "О мерах по реализации Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 69-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ" // Правовая система "Гарант".
9. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под ред. Салищевой Н.Г. М.: Проспект, 2009.
10. Внуков Н.А. Особенности договора фрахтования легкового такси для перевозки пассажиров и багажа как вида потребительского договора // Закон и право. 2011. № 4. С. 39 - 42.
11. Новик А.А. Проблемные вопросы законодательства, регулирующего пассажирские перевозки автомобильным транспортом // Транспортное право. 2007. № 4. С. 9 - 11.
12. Войтенков Е.А. Актуальные вопросы правового регулирования и обеспечения безопасности пассажирских перевозок на автомобильном транспорте // Юридический мир. 2012. № 3 (183). С. 20 - 21.
13. Матишова Е.С., Мрясова Ю.Р. Правовые проблемы лицензирования в сфере пассажирских перевозок автомобильным транспортом // Актуальные проблемы права России и стран СНГ-2013: Материалы XV Международной научно-практической конференции с элементами научной школы (Юридический факультет Южно-Уральского государственного университета, 29 - 30 марта 2013 г.). Ч. II. 2013. С. 381 - 385.
14. Куракин А.В. Административно-правовые аспекты юридической ответственности в механизме противодействия коррупции в системе государственной службы Российской Федерации // NB: Административное право и практика администрирования. 2013. № 7. С. 137 - 157. DOI: 10.7256/2306-9945.2013.7.9954. URL: http://www.e-notabene.ru/al/article_9954.html.

ПАССАЖИРСКИЕ АВТОПЕРЕВОЗКИ МОГУТ СТАТЬ ПОЛНОСТЬЮ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ*

Т. Шадрина

После череды громких автокатастроф власти задумались над тем, стоит ли допускать бизнес до перевозки пассажиров. Прозвучали предложения сделать перевозку людей только прерогативой госпредприятий, где есть техбаза и подготовленный персонал.

Но в Минтрансе считают, что стоит рассмотреть и другой вариант: уравнивать требования к организаторам перевозок. Сейчас для компаний есть более жесткие нормативы по выходу на линию, а для частных извозчиков их практически нет. Речь и о заказных, и о регулярных маршрутах.

Сейчас 10 процентов ДТП в России происходит по вине водителей общественного транспорта, констатировал замдиректора Департамента госполитики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Минтранса Владимир Луговенко. В стране 6,2 миллиона грузовых автомобилей и 880 тысяч автобусов, которыми перевозятся почти 60 процентов от всего числа пассажиров. При этом около 47 процентов автобусов и грузовых автомобилей принадлежат физлицам, то есть не попадают под регулирование.

Часто компании оформляют машины на своих сотрудников, чтобы сократить издержки на налоги и штрафы, на содержание автомобилей. Конечно, и стоимость проезда у них меньше, чем у компаний, которые не уходят от закона.

"Пассажиры, которые пользуются услугами нелегалов, рискуют жизнью и здоровьем. Вопросы безопасности - это затраты предприятий. Но в итоге они окупаются. Выгодно и им, и пассажирам, так как поездка проходит без эксцессов", - рассказал "РГ" глава Ространснадзора Евгений Дитрих.

Минтрансом уже разработан законопроект, который предлагает обязать юрлиц и индивидуальных предпринимателей эксплуатировать транспортные средства по единым правилам. В том числе осуществлять стоянку, техобслуживание и ремонт в местах и с использованием оборудования, отвечающих установленным требованиям. При этом за невыполнение требований планируется ввести большие штрафы. Тогда нелегальные перевозчики будут вынуждены уйти с рынка, прогнозирует Дитрих. Но кроме тех, кто работает в тени, есть и организации, имеющие лицензию на регулярные перевозки, но они приезжают работать в другой регион, где демпингуют. "Ужесточим контроль за такими перебежчиками и будем наказывать тех, кто не станет подчиняться требованиям", - пообещал глава Ространснадзора.

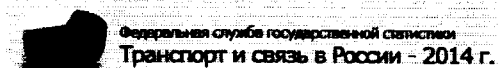
Арест автотранспорта еще одна действенная мера в работе Ространснадзора. Пока ее применяют для тех, кто работает вне закона, не уведомляет о поездке как заказной перевозчик. Такие частники берутся за любую перевозку, в том числе и детей. Пока есть правила перевозки, но нет наказания. Минтранс предлагает ввести штрафы для тех, кто их нарушает. А эксперты предлагают пойти дальше и лишать права заниматься перевозками тех, кто не соблюдает правила.

Понимая риски при перевозке детей, ряд школ отказывается от экскурсий. Стоимость услуг легального перевозчика, оснащенного по всем требованиям, высока и не всегда по карману родителям. Кроме того, учителя не хотят брать на себя ответственность за жизнь детей на экскурсии. В этом учебном году многие ребята могут остаться без познавательных поездок, не исключают эксперты. Школьникам придется ходить на виртуальные экскурсии.

* Шадрина Т. Прокатили частников. Пассажирские автоперевозки могут стать полностью государственными / Т. Шадрина // Российская газета. - 2015. - 31 авг.

Часть II

Статистическая и справочная информация



ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА ПАРКА АВТОМОБИЛЕЙ*

(на конец года, в процентах к итогу)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013
Легковые автомобили - всего	100	100	100	100	100	100
в том числе находящиеся в эксплуатации, лет:						
до 5	20,6	21,7	27,2	27,9	26,1	30,7
5,1 – 10	32,2	27,7	24,6	24,2	25,3	24,6
более 10	47,2	50,6	48,2	47,9	48,6	44,7
Автобусы - всего	100	100	100	100	100	100
в том числе находящиеся в эксплуатации, лет:						
до 5	19,3	26,2	24,9	23,1	20,6	27,0
5,1 – 10	37,5	26,8	28,6	28,4	28,3	27,7
более 10	43,2	47,0	46,5	48,5	51,1	45,3
Грузовые автомобили - всего	100	100	100	100	100	100
в том числе находящиеся в эксплуатации, лет:						
до 5	14,4	14,0	17,0	17,0	16,2	21,8
5,1 – 10	34,8	23,5	19,0	18,6	19,5	20,1
более 10	50,8	62,5	64,0	64,4	64,3	58,1

ОБЪЕКТЫ, ПОВЫШАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ ФЕДЕРАЛЬНОГО И МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

(на конец года)

	2010	2013
На дорогах федерального значения		
Съезды с твердым покрытием с основной дороги, тыс. шт.	39,4	40,3
Тротуары и пешеходные дорожки с твердым покрытием, тыс. км	2,6	3,0
Автобусные остановки, тыс. шт.	15,2	15,7
Переходно-скоростные полосы, тыс. шт.	13,7	15,2
Дороги с шероховатой поверхностной обработкой покрытия, тыс. км	11,5	15,0
Укрепление обочин, тыс. км	59,7	80,5
Ограждения барьерного типа, тыс. км	16,3	19,5
Сигнальные столбики на бровке земляного полотна, тыс. шт.	814,3	1000,7
Повышенный колесотбойный брус на искусственных сооружениях, тыс. пог. м	434,2	517,1
Проезжая часть с дорожной разметкой, тыс. км	48,1	46,6
Дорожные знаки и указатели, тыс. шт.	601,1	663,9
Пешеходные переходы в разных уровнях:		
шт.	214	327
тыс. пог. м	16,1	25,3
Транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог:		
шт.	523	498
км	208,9	422,1
На дорогах местного значения		
Автобусные остановки, тыс. шт.	26,2	113,4
Протяженность линий освещения на автомобильных дорогах и искусственных сооружениях, тыс. км	45,0	258,7
Транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях железнодорожных путей и автомобильных дорог, км	...	1352,3
Транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях автомобильных дорог, км	...	166,6
в том числе транспортные развязки в разных уровнях на пересечениях автомобильных дорог с двумя и более путепроводами	...	60,8

* Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики – <http://www.gks.ru/>



ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ И ПОСТРАДАВШИЕ ИЗ-ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ*
(январь – август 2015 г.)

Наименование показателя	ДТП	погибло	ранено
ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств (всего)	100003	12151	132281
--из них--			
водителями легковых автомобилей	78019	9730	106266
--в том числе--			
в состоянии опьянения	7742	1731	11339
имеющих лицензию на перевозочную деятельность	834	72	1096
находящихся в собственности физических лиц	75475	9471	102929
--из них--			
в состоянии опьянения	7622	1706	11161
--в том числе--			
имеющих лицензию на перевозочную деятельность	33	12	44
водителями грузовых автомобилей	6653	1023	8548
--в том числе--			
в состоянии опьянения	211	56	286
находящихся в собственности физических лиц	4624	668	5904
--из них--			
в состоянии опьянения	167	40	242
водителями автобусов	3071	223	4837
--в том числе--			
в состоянии опьянения	36	10	93
имеющих лицензию на перевозочную деятельность	2088	128	3299
находящихся в собственности физических лиц	1306	115	2109
--из них--			
в состоянии опьянения	24	5	36
--в том числе--			
имеющих лицензию на перевозочную деятельность	5	1	7

* Официальный сайт Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации – <http://www.gibdd.ru/>. – Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.

**КОЛИЧЕСТВО НАРУШИТЕЛЕЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ТС) ПО ИТОГАМ 2014 Г.**

		Всего нарушителей ПДД	в том числе		
			управлявшие ТС, принадлежащими физическим лицам	не имевшие права управления	
				всего	из них управлявшие ТС, принадлежащими физическим лицам
Водители		25552066	23740602	402594	389426
в том числе управлявшие	легковыми а/м	27173135	25741065	343985	337727
	грузовыми а/м	2910077	2350245	19368	17485
	автобусами	838093	668853	4063	3526
допустившие 2 и более нарушения		6250218	5641188	82692	75333
в возрасте до 16 лет		11531	11409	11531	11409
Собственники (владельцы) ТС, совершившие правонарушения, зафиксированные с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи		31584356	20274960	171408	141565
Юридические лица		261543			
Пешеходы		2709576			
Пассажиры		211418			

**ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

	Количество преступлений, уголовные дела о которых находились в производстве на начало отчетного периода или зарегистрированы в отчетном периоде, единиц	лиц, совершивших преступления, человек
Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК)	34626	25460
Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК)	10	7
Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК)	1	1
Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК)	302	238



**ОПЕРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ
О КОНТРОЛЬНО-НАДЗОРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГОСАВТОДОРНАДЗОРА
ЗА ПЕРИОД С 25 СЕНТЯБРЯ ПО 1 ОКТЯБРЯ 2015 Г.***

За отчетный период Госавтодорнадзором были проведены следующие контрольно-надзорные мероприятия:

1. Выдано 1634 разрешительных документа, регламентирующие грузопассажирские автомобильные перевозки, в том числе: лицензий на автомобильные пассажирские перевозки – 95, удостоверений допуска к международным автомобильным перевозкам – 42; карточек допуска к международным автомобильным перевозкам – 607; международных специальных разрешений на перевозку опасных грузов – 115; внутрироссийских специальных разрешений на перевозку опасных грузов – 775;

2. Проверено автотранспортных средств на контрольных пунктах – 37948, из которых 3558 (9,3%) имели нарушения обязательных требований;

3. Всего представлено на аттестацию по безопасности дорожного движения исполнительных руководителей и специалистов – 1875, из которых: аттестовано – 1583, не прошли аттестацию – 292 (15,5%);

4. Проведены 2033 инспекторские проверки деятельности хозяйствующих субъектов, в том числе: плановых – 757; внеплановых – 1027; предлицензионных – 134; административных расследований – 115.

В ходе контрольно-надзорных мероприятий было выявлено 4136 нарушений требований действующего законодательства Российской Федерации, при этом доля устраненных нарушений составила 91%.

По результатам контрольно-надзорных мероприятий к нарушителям законодательства были приняты следующие меры:

- оформлено 1628 актов взвешивания;
- выдано предписаний – 770;
- направлено материалов в органы прокуратуры – 17;
- составлено протоколов об административных правонарушениях – 3766;
- из ранее составленных протоколов подлежат рассмотрению управлениями государственного автодорожного надзора (УГАДН) – 3133, судами – 633;
- направлено материалов в суды для привлечения к административной ответственности – 631;
- вынесено постановлений и решений по административным правонарушениям – 3480, в том числе: УГАДН – 3064 (на юридических лиц – 43; на должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и граждан – 3021), судами – 416 (на юридических лиц – 93; на должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и граждан – 323);
- привлечено к административной ответственности юридических лиц, должностных лиц, индивидуальных предпринимателей и граждан – 3474, в том числе: УГАДН – 3064, судами – 410;
- наложено штрафов – 23405 тыс. руб., в том числе: по статьям прямого действия – 21069 тыс. руб., судебными органами – 2336 тыс. руб., из которых взыскано (уплачено) – 10051 тыс. руб.;
- аннулировано лицензий – 2;
- аннулировано допусков – 1;
- приостановлено лицензий – 1;
- приостановлено допусков – 1;
- отказано в выдаче лицензий – 5;
- отказано в выдаче допусков – 4.

* Официальный сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта – <http://auto.rostransnadzor.ru/>. –
Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.

Часть III

Материалы социологического опроса



БЕЗОПАСНОСТЬ НА ДОРОГАХ: ОЦЕНКА РОССИЯН*

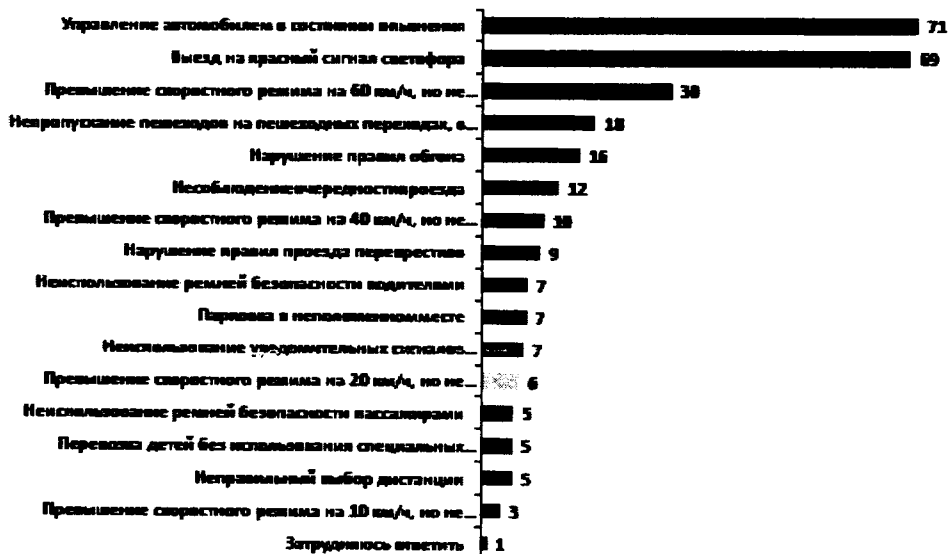
Грубые правонарушения на дорогах



Укажите, пожалуйста, три наиболее грубых, опасных правонарушения на дороге из нижеприведенного списка?

(закрытый вопрос, не более 3-х ответов, % респондентов)

Апрель 2014

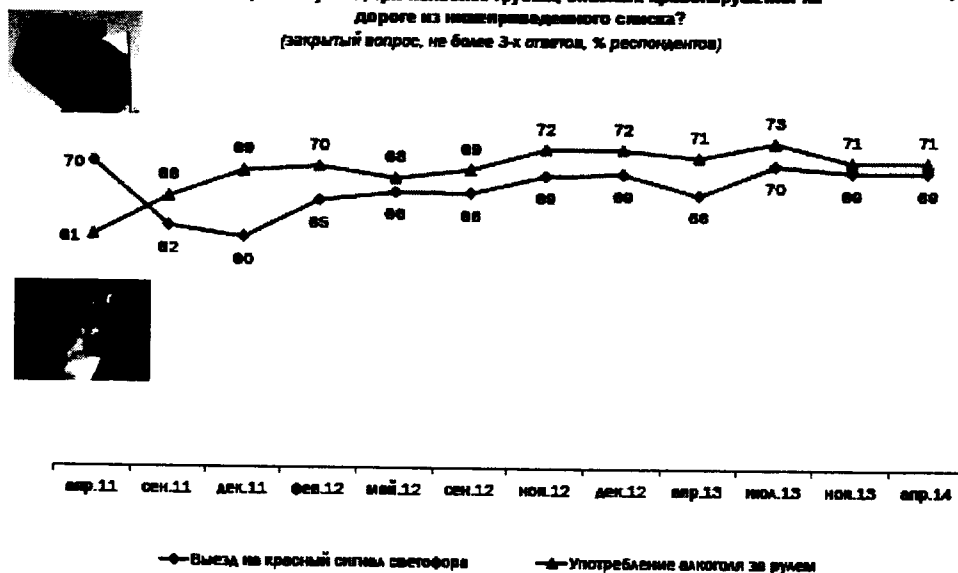


Два грубейших нарушения на дорогах



Укажите, пожалуйста, три наиболее грубых, опасных правонарушения на дороге из нижеприведенного списка?

(закрытый вопрос, не более 3-х ответов, % респондентов)

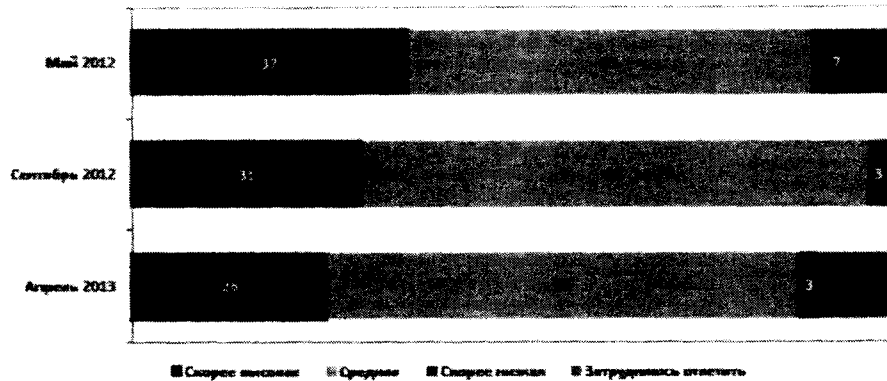


* Сайт Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ) – <http://wciom.ru/>. – Материалы приводятся выборочно в соответствии с предметно-тематической проблематикой библиодосье.

Уровень культуры на дорогах повышается, но пока еще далек от совершенства



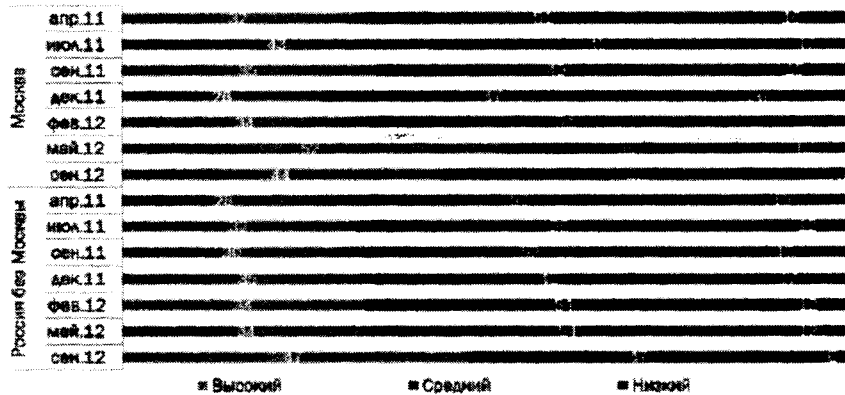
Как бы Вы оценили свою культуру поведения и участие в дорожном движении (как пешехода, водителя)?
(закрытый вопрос, один ответ, % респондентов)



Во многом уровень культуры и уровень знания ПДД коррелируют между собой



«Как бы Вы оценили свой уровень знания правил дорожного движения?»
(закрытый вопрос, один ответ, % респондентов)



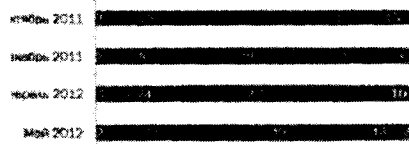
Уровень знания правил дорожного движения россиянами постепенно растет: к сентябрю 2012 года доля опрошенных, оценивающих свой уровень знания ПДД как низкий, сократилась до 3% в Москве и до 6% по России.

Компания «Некуда Спешить» – результат мониторинга ситуации, связанной с отношением к нарушению скоростного режима



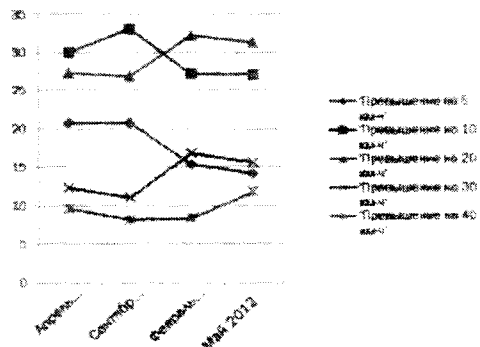
По России

«Часто ли Вы становитесь свидетелем того, как другие участники дорожного движения нарушают скоростной режим?»
(закрытый вопрос, один ответ, % респондентов)



в городах по дороге на выезде
встречено на дорогах (неиспользование ремня безопасности)
в центре вблизи зданий (пешеходы)
в поезде, у нас никто не нарушил на выезде, все только по городу
затрудняюсь ответить

Каков процент превышения скорости на трассе Вы считаете допустимым? (% от тех, кто управляет автомобилем)



Дисциплинированность водителей в части выбора скорости движения снижается

Замечен рост доли водителей, считающих возможным превышение допустимой скорости на трассе на 20 км/ч

Часть IV

Библиографический список книг, авторефератов диссертаций, публикаций в журналах, сборниках и газетах

2014 – 2015 гг.

Книги, авторефераты диссертаций*

- Володькин П.П.** Пассажирские автомобильные перевозки / П.П. Володькин, В.В. Ланских, А.С. Рыжова. - Хабаровск, 2015. - 39 с.
- Глемин А.М.** Технология и организация грузовых автомобильных перевозок / А.М. Глемин, Ф.П. Мельников, А.М. Третьяков. - Бийск, 2014. - 151 с.
- Грановский В.А.** Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте / В.А. Грановский, А.Н. Домбровский, А.Е. Одинцов. - Краснодар, 2014. - 427 с.
- Гречуха В.Н.** Транспортное право: правовое регулирование деятельности автомобильного и городского электрического транспорта: монография / В.Н. Гречуха; Финансовый ун-т при Правительстве Рос. Федерации. - М., 2014.
- Ефимова Е.О.** Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Е.О. Ефимова. - М., 2014. - 26 с.
- Клепцова Л.Н.** Рынок транспортных услуг и качество транспортного обслуживания / Л.Н. Клепцова. - Кемерово, 2014.
- Ковалев В.А.** Организация грузовых автомобильных перевозок / В.А. Ковалев, А.И. Фадеев. - Красноярск, 2014. - 186 с.
- Ксенчук А.П.** Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса / А.П. Ксенчук, В.М. Селюков. - Калининград, 2014. - 101 с.
- Курников Е.В.** Международные транспортные перевозки / Е.В. Курников. - Ростов н/Д, 2015. - 342 с.
- Лицензирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более восьми человек / [сост.: И.П. Фомин].** - Челябинск, 2015. - 30 с.
- Мартынов А.С.** Договор перевозки грузов в транспортном законодательстве Российской Федерации / А.С. Мартынов. - Иркутск, 2014. - 138 с.
- Пеньшин Н.В.** Организация автомобильных перевозок / Н.В. Пеньшин, А.А. Гуськов, Н.Ю. Залукаева. - Тамбов, 2014.
- Рябчинский А.И.** Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса / А.И. Рябчинский, В.А. Гудков, Е.А. Кравченко. - М., 2014. - 255 с.
- Смагин А.В.** Правовые основы деятельности водителя / А.В. Смагин. - М., 2014. - 108 с.
- Спирин И.В.** Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И.В. Спирин. - М., 2014. - 397 с.
- Чернова Г.А.** Безопасность движения и организация перевозок на автомобильном транспорте / Г.А. Чернов, А.В. Попов, Ю.И. Моисеев. - Волгоград, 2014. - 197 с.
- Якунина Н.В.** Методология повышения качества перевозок пассажиров автомобильным транспортом по регулярным маршрутам: автореф. дис. ... д-ра тех. наук / Н.В. Якунина. - Оренбург, 2015. - 34 с.

* При подготовке библиографического списка использовались ресурсы Российской государственной библиотеки.

Публикации в журналах, сборниках и газетах

Асаул Н.А. Интервью заместителя министра транспорта Николая Асаула журналу «Автомобильный транспорт» / Н.А. Асаул; беседовала В. Кузьмина // Автомобильный транспорт. – 2015. - № 4. – С. 2-9

Башарова С. Таксистов и дальнобойщиков будут экзаменовать каждые пять лет / С. Башарова // Известия. – 2015. - 4 июня.

Бухало Г.И. Концепция создания комплексной системы безопасности перевозок пассажиров и грузов / Г.И. Бухало, И.Р. Рувинов, Д.А. Гоголадзе // Вестник транспорта. - 2014. - № 6. - С. 23-29; № 7. - С. 28-40; № 8. - С. 33-44

Бычков В.П. Инструменты оптимизации процессов государственного регулирования автомобильных перевозок / В.П. Бычков, В.А. Верзилин, О.И. Чинарева // Регион: системы, экономика, управление. - 2015. - № 1. - С. 187-191

Васильев В. На страже безопасности автоперевозок / В. Васильев // Автомобильный транспорт. – 2015. - № 4. – С. 20-25

Вепринцева Ю.В. Водителей-нарушителей отправят в банк. Законодатели планируют ужесточить требования к шоферам-профессионалам / Ю.В. Вепринцева; записал Н. Вятчанин // Парламентская газета. – 2015. - 7 авг.

Войтенков А.И. Перевозки опасных грузов автомобильным транспортом: обзор основных изменений в законодательстве / А.И. Войтенков // Транспортное право. - 2015. - № 2. - С. 3-9

Гаганов А.А. Правовые аспекты противодействия нелегальным перевозкам пассажиров и багажа легковыми транспортными средствами. Некоторые вопросы правового регулирования перевозок легковым такси / А.А. Гаганов // Административное и муниципальное право. - 2015. - № 3. - С. 256-262

Грачева Ю.В. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта / Ю.В. Грачева, А.И. Чучаев // Уголовное право. - 2015. - № 3. - С. 10-15

Григорьев П.П. Результаты исследований безопасности, динамики ее развития и путей профилактики при перевозке грузов автотранспортом / П.П. Григорьев // Известия Самарской государственной сельскохозяйственной академии. - 2014. - № 3. - С. 95-99

Дитрих Е.И. Остановка по требованию. Ространснадзор может получить право закрывать транспортные предприятия / Е.И. Дитрих // Российская газета. – 2015. - 24 июля.

Дмитриев С.Н. Новации в законодательстве о транспортной безопасности / С.Н. Дмитриев // Транспортное право. - 2014. - № 4. - С. 3-7

Змановская А. За отсутствие тахографов стали штрафовать в 20 раз чаще / А. Змановская // Известия. – 2015. - 22 июля.

К вопросу повышения безопасности движения при организации автомобильных перевозок / Т.В. Коновалова и др. // Наука. Техника. Технологии (политехнический вестник). - 2014. - № 1. - С. 48-50

Канунникова Н.Г. К вопросу об эффективности влияния изменений административного законодательства в области безопасности дорожного движения на состояние аварийности и поведение граждан / Н.Г. Канунникова // Административное право и процесс. - 2015. - № 7. - С. 25-28

Колесников Д.В. К вопросу о повышении квалификации водителей как одним из факторов безопасности дорожного движения / Д.В. Колесников // Транспортное право. - 2014. - № 1. - С. 7-9

Котов А.В. "Практически никакой охраны труда в сфере перевозок нет" / А.В. Котов; записала Е. Ромашова // Новые известия. – 2015. - 10 авг.

Кочегаров П. Минтранс ужесточает ответственность за отсутствие тахографов / П. Кочегаров // Известия. – 2015. - 29 июня.

Кузьмина В. Итоги работы транспортной отрасли в 2014 году и задачи текущего года / В. Кузьмина // Автомобильный транспорт. - 2015. - № 5. - С. 18-26

Куликов С. Счастливый билетик. Для владельцев автобусов введут штрафы за нарушение правил перевозок / С. Куликов // Российская газета. - 2015. - 16 сент.

Марченко А.В. Дисциплина на дороге как основной аспект безопасности дорожного движения / А.В. Марченко // Юрист-Правоведь. - 2015. - № 2. - С. 77-80

Матросова Л.Д. Организационно-правовые основы использования современных технических средств в целях обеспечения безопасности дорожного движения / Л.Д. Матросова // Проблемы права. - 2014. - № 4. - С. 127-130

Мокин Д. В целях повышения безопасности дорожного движения / Д. Мокин // Автомобильный транспорт. - 2014. - № 12. - С. 32-36

Нилов В.И. Знак перехода: [интервью с начальником Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения] / В.И. Нилов; записал В. Баршев // Российская газета. - 2015. - 3 июля. - С. 1, 6

Оганесян С.М. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта и критерии их классификации / С. М. Оганесян // Мир юридической науки. - 2015. - № 1-2. - С. 26-36

Советников А. "С 15 ноября все будет работать в реальном режиме": [о системе взимания платы за проезд с большегрузных автомобилей] / А. Советников; записал А. Петровский // Коммерсантъ-Деньги. - 2015. - 29 июня.

Соколов М.Ю. Итоги реализации комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте / М. Ю. Соколов // Национальная безопасность России, 2014: федер. справ. - М., 2014. - Т. 1. - С. 427-430

Старовойт Р.В. Повышение безопасности на дорогах - важнейший приоритет / Р.В. Старовойт // Национальная безопасность России, 2014: федер. справ. - М., 2014. - Т. 1. - С. 453-461

Столяров Д.А. Регулярные перевозки пассажиров без договора: последствия / Д.А. Столяров // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. - 2015. - № 4 (июль-август).

Сухарев С.А. Автотранспортные перевозки: безопасность и соответствие требованиям законодательства / С.А. Сухарев // Национальная безопасность России, 2014: федер. справ. - М., 2014. - Т. 1. - С. 441-446

Торговченков В.И. К вопросу о необходимости принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности дорожного движения / В.И. Торговченков, С.В. Филатов // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. - 2014. - № 6. - С. 58-61

Трофименко Ю.В. Основные угрозы безопасности на транспорте и пути ее укрепления / Ю.В. Трофименко // Национальная безопасность России, 2014: федер. справ. - М., 2014. - Т. 1. - С. 447-451

Халтурин Р.А. Система государственного управления транспортом в России / Р.А. Халтурин // Вестник Института экономики Российской академии наук. - 2015. - № 3. - С. 64-72

Чельцов Д.Ю. Автотранспорт повышает свою роль в мировой экономике и международной торговле: [беседа с главой Постоянного представительства Международного союза автомобильного транспорта (IRU) в Евразии] / Д.Ю. Чельцов; записала И. Фурсова // Российская газета. - 2015. - 31 марта.

Чипурина Е.А. Основные направления снижения показателей дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации / Е.А. Чипурина // Образование. Наука. Научные кадры. - 2015. - № 3. - С. 60-62

Шадрина Т. Прокатали частников. Пассажирские автоперевозки могут стать полностью государственными / Т. Шадрина // Российская газета. - 2015. - 31 авг.

Шурухнова Д.Н. Административно-правовое регулирование привлечения к ответственности за нарушения в сфере частных перевозок / Д.Н. Шурухнова // Актуальные вопросы публичного права. - 2014. - № 4. - С. 121-128